

Planfeststellungsbeschluss

1. Festgestellte Flughafenausbaumaßnahme

Aufgrund des § 8 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Neuregelung von Luftsicherheitsaufgaben vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78), in Verbindung mit §§ 139 ff Allgemeines Verwaltungsgesetz des Landes Schleswig-Holstein (Landesverwaltungsgesetz – LVwG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 02. Juni 1992 (GVOBl. Schl.-H. 1992 S. 243, ber. S. 534), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Juni 2004 (GVOBl. S. 153), werden hiermit die in der

Hansestadt Lübeck

durchzuführende Nutzungsänderung und Ausbaumaßnahme:

- 1.1 Verlängerung der Start- und Landebahn um 224 m in Richtung Osten am Kopf 25,
- 1.2 Verlängerung des Rollweges C im Norden parallel zur Startbahn/-verlängerung bis zum neuen Kopf 25
- 1.3 Versetzung des Landekursenders 07 um ca. 105 m in Richtung Osten vor das neue Startbahnende und weitere Anpassungen der Befeuerungs- und Navigationseinrichtungen
- 1.4 Versetzung des Zaunes zur Sicherung des Flugbetriebsgeländes entsprechend § 19 b LuftVG i.V.m. § 46 Abs. 1 LuftVZO
- 1.5 Naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in den Gemarkungen Pöppendorf und Beidendorf der Hansestadt Lübeck, Krummesse, Klein Schenkenberg, Göttin und Bröthen
- 1.6 Integration des Rollweges R (300 m Länge) einschließlich seiner Rollwegschultern in die Start- und Landebahn

sowie weitere aus dem festgestellten Plan (Text und Karte), Ordner 1 - 15, ersichtliche Maßnahmen

auf Antrag der Flughafen Lübeck GmbH (Vorhabensträger) festgestellt.

Die vorstehenden Maßnahmen werden von der Flughafen Lübeck GmbH durchgeführt.

Ferner wird als Streifen die Fläche planfestgestellt, die die Start- und Landebahn gleichmäßig umgibt und mit dieser ein Rechteck von 2.446 m Länge und 300 m Breite bildet. Für den Rollweg N wird eine Fläche mit einer Breite von 40,5 m beidseits der Rollbahnmittellinie als Streifen festgestellt.

Die Landeswellen verbleiben an ihrer bisherigen Position (d.h. die Landeschwelle 07 ist um 300 m vom künftigen westlichen Startbahnende und die Landeschwelle 25 um 224 m vom künftigen östlichen Startbahnende nach innen versetzt; der Abstand zwischen den Schwellen beträgt 1.802 m).

Dieser Beschluss enthält nicht die Ergänzung oder Änderung der Genehmigung nach § 6 Abs. 4 LuftVG; hierüber ergeht eine gesonderte Entscheidung der Luftfahrtbehörde im Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Betriebssitz Kiel.

2. Maßgaben (Planänderungen und Auflagen)

Dieser Beschluss ergeht mit folgenden Maßgaben:

2.1 Planänderungen und Auflagen

2.1.1 Planänderungen

Der öffentlich ausgelegte Plan ist mit den nachfolgenden wesentlichen Änderungen versehen worden:

- 2.1.1.1 Änderung von Kompensationsmaßnahmen und Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes
- 2.1.1.2 Inhaltliche Überarbeitung der Vogelschutz- / Fauna-Flora-Habitat Verträglichkeitsprüfungen
- 2.1.1.3 Inhaltliche Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie

2.1.1.4 Änderungen an den entwässerungstechnischen Anlage

2.1.1.5 Änderungen der Flugbetriebstechnik

2.1.2 Auflagen

2.1.2.1 Sofern bei den Baumaßnahmen Kampfmittel gefunden werden, hat der Vorhabens-träger unverzüglich die Bauarbeiten im Bereich des Fundes einzustellen, die Bau-stelle zu sichern sowie die örtliche Polizei und die zuständigen Ordnungsbehörden zu informieren.

2.1.2.2 Die östliche Startbahnverlängerung sowie der Rollweg N dürfen entsprechend § 44 Abs. 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) erst in Betrieb genommen werden, wenn die Luftfahrtbehörde im Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Betriebssitz Kiel, dies auf Grund einer Abnahmeprüfung ges-tattet.

2.1.2.3 Der Einsatz von Enteisungsmitteln auf dem Rollweg N ist unzulässig; dieser darf von Schnee und Eis ausschließlich mechanisch geräumt werden.

2.1.2.4 Der verbleibende Streifen zwischen den hindernisfrei zu haltenden Flächen der Start- und Landebahn und dem neu herzustellenden Rollweg darf durch die ge-planten Maßnahmen nicht beeinträchtigt werden.

2.1.2.5 Die Algenumsiedlung ist durch unabhängige Gutachter auf dem Gebiet der Land-schaftsökologie, die in Abstimmung mit dem MUNL zu bestimmen sind, zu be-gleiten.

2.1.2.6 Umsiedlungsmaßnahmen von Kammmolchen in die Kleingewässer der Ersatzflä-chen E 4 und E 5 dürfen erst dann vorgenommen werden, wenn die Umsiedlung von Kammmolchen (Abfangen oder Entnahme) aus den Kleingewässern im Planbe-reich in die Ausgleichsgewässer erfolgreich war und diese zur Sicherung der Popu-lation hinreichend besetzt sind.

2.1.2.7 Die Ausgleichsgewässer müssen zum Zeitpunkt der Besiedlung eine Biotopqualität als Lebensraum für Kammmolche erreicht haben. Hierfür sind die folgenden Vor-aussetzungen zu erfüllen:

- Das Wasserhaltevermögen der Gewässer muss über einen Zeitraum bis Septem-ber eines Jahres gewährleistet sein. Ein Austrocknen in Extremsommern (wie z.B. im Jahr 2003) wäre duldbar. Dies darf aber nicht häufiger als alle fünf Jahre geschehen.

- Der pH-Wert muss sich vor Umsiedlung der Kammolche auf einen dauerhaften Wert um pH 7 eingestellt haben.
- Kammolche sind Zeigerarten älterer, reiferer Gewässer mit einer hohen Dichte von Wirbellosen, die als Nahrung dienen. Diese Voraussetzungen sind zu beachten.
- Für eine erfolgreiche Entwicklung der Larven der Molche müssen die Gewässer eine Deckung mit Wasserpflanzen von über 60% aufweisen.
- Die Umsiedlung und Versorgung der Tiere muss biologisch begleitet werden.

Der Vorhabensträger hat die entsprechende Qualität der Gewässer dem Landesamt für Natur und Umwelt vor der Besiedlungsmaßnahme nachzuweisen.

2.1.2.8 Die bauliche Umsetzung des Vorhabens, insbesondere die Anlage des Rollweges N hat so zu erfolgen, dass die Kleingewässer 703 und 704 verschont werden; es ist sicherzustellen, dass die verbleibenden Kleingewässer 703 und 704 und die neu angelegten Kleingewässer durch die vorgesehenen Drainagen nicht betroffen sind.

2.1.2.9 In der Zeit vom 01.02. bis zum 30.06. eines jeden Jahres ist es verboten, einen Umkreis von 100 m um den Brutplatz des Kranichs zu betreten. Maßgebend für die Einhaltung des Abstandes ist die Grenze des Biotopes A 65 gemäß Plan Nr. 1 zum landschaftspflegerischen Begleitplan („Bestand“).

2.1.2.10 In der Zeit vom 01.02. bis zum 30.06. eines jeden Jahres sind in einem Radius von 300 m ferner jegliche Baumaßnahmen verboten, die in diesem Zeitraum begonnen werden. Maßgebend für die Einhaltung des Abstandes ist die Grenze des Biotopes A 65 gemäß Plan Nr. 1 zum landschaftspflegerischen Begleitplan („Bestand“).

2.1.2.11 Der Vorhabensträger hat eine Beschwerdestelle einzurichten; hierzu ist durch Aushang am Flughafengebäude ein Ansprechpartner zu benennen und mitzuteilen, wo und wie dieser zu erreichen ist.

2.1.2.12 Die Bestimmungen der AVV Baulärm sind an den maßgeblichen Immissionsorten einzuhalten; i.ü. gelten die allgemeinen rechtlichen Bestimmungen, insbesondere das Gesetz über die Sonn- und Feiertage.

Wegen weiterer Nebenbestimmungen wird auf Ziffer 2.3.2 verwiesen.

2.2. Wasserrechtliche Erlaubnis

2.2.1 Gegenstand der Erlaubnis (Einleitungen)

Dem Vorhabensträger wird hiermit im Einvernehmen mit dem Bürgermeister der kreisfreien Stadt Lübeck als untere Wasserbehörde die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 2 und § 7 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. August 2002 (BGBl. I S. 3245), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06. Januar 2004 (BGBl. I S. 2), zur Benutzung von Gewässern gemäß § 3 WHG erteilt.

Die Einleitungsstellen liegen bei

Gewässerziffer	Gemarkung	Flur	Flurstück	Einleitungsmenge	Koordinaten
Blankensee	Blankensee	1	99 / 18	785 l/s	R 441623 H 596408
Blankenseebach	Groß Grö- nau	2	1 / 2	751 l/s	R 441676 H 596459

2.2.2 Nebenbestimmungen

1. Der Erlaubnisnehmer hat sicherzustellen, dass die neu herzustellenden Versickerungsanlagen in einem jederzeitigen funktionsfähigen Zustand sind.
2. Um einen Geschiebetrieb im Zulaufgraben zum Blankenseebach zu verhindern, hat der Erlaubnisnehmer die Sohle des Ablaufgrabens aus dem Moor direkt vor dem Durchlass DN 300 auf einer Länge von 5,0 m mit Feldsteinen zu befestigen.

2.3 Landschaftspflege

2.3.1 Genehmigung des Eingriffs in die Natur

Dem Vorhabensträger werden hiermit gemäß § 7 a des Landesnaturschutzgesetzes (LNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. Juli 2003 (GVOBl. S. 339), zuletzt geändert durch Gesetz vom 05. Dezember 2004 (GVOBl. S. 460), die mit dem Vorhaben verbundenen unvermeidbaren Eingriffe in die Natur genehmigt. Das Einvernehmen über den Eingriff wurde gemäß § 7 a Abs. 6 S. 3, 4 LNatSchG mit der obersten Naturschutzbehörde (Ministerium für Natur, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Schleswig-Holstein) hergestellt.

Soweit Kompensationsmaßnahmen im Vorgriff umgesetzt worden sind, sind diese einem Ökokonto bei der Hansestadt Lübeck gutgeschrieben worden. Sie können bei späteren Eingriffen als Kompensation herangezogen werden.

2.3.2 Nebenbestimmungen

Bestandteil der vorstehenden Genehmigung sind folgende Nebenbestimmungen:

2.3.2.1 In Ziffer 9 des planfestgestellten Erläuterungsberichtes zum Landschaftspflegerischen Begleitplan sind die Grundsätze sowie die Verfahrensweise zu einzelnen Kompensationsmaßnahmen des durchzuführenden Monitorings dargestellt; das Monitoring ist vom Vorhabensträger entsprechend durchzuführen.

2.3.2.2 Die rechtliche Absicherung der gem. Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen sowie im Plan entsprechend dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt durch diesen Planfeststellungsbeschluss. Der Vorhabensträger kann für den Fall, dass von einem Erwerb abgesehen wird, für die überplanten Flächen die Eintragung einer Grunddienstbarkeit entsprechend der gem. Maßnahmenblatt und Plan ausgewiesenen Nutzung vornehmen lassen. Für den Fall, dass entsprechend verfahren werden soll, ist die Planfeststellungsbehörde unter Beifügung der entsprechenden Unterlagen (z.B. Vereinbarung, Deckblätter zum festgestellten Plan) im Vorwege zu informieren. Nur mit deren Zustimmung kann von der planfestgestellten Lösung abgewichen werden. Diese Verfahrensweise dient dazu, die Erreichung des Entwicklungszieles der Kompensationsmaßnahme sicherzustellen.

2.3.2.3 Zu der vorgesehenen Mahd im Flughafenbereich ist einvernehmlich als Ergebnis des Anhörungsverfahrens folgende Vorgehensweise abgestimmt worden: Die erste Mahd wird jeweils nach dem 01.07. durchgeführt; die Erforderlichkeit einer zweiten Mahd wird anhand der tatsächlichen Verhältnisse jährlich überprüft. Auf Düngungen und Biozidaustrag wird verzichtet. Das Mähgut wird aus den Flächen herausgenommen. Soweit zur Vermeidung von Vogelschlag Gift zur Mäusebekämpfung einzusetzen ist, ist dies zulässig. Außerdem muss um die Sendeanlagen, Beschilderungen, Anflugbefeuerung und ähnliche flugbetriebliche Anlagen aus Sicherheitsgründen – soweit unerlässlich – öfter gemäht werden. Das Schleppen und Walzen im Frühjahr hat außerhalb der Brutzeit von Bodenbrütern zu erfolgen. Auf-

grund der frühen Brutzeit der Heidelerche hat das Walzen und Schleppen bis Ende Februar zu erfolgen. Diese Maßnahme haben bis spätestens zum 15.03. eines jeden Jahres zu erfolgen, wobei im Einzelfall eine Verschiebung insbesondere aus Witterungsgründen nach Absprache mit der UNB Lübeck im Vorwege erlaubt ist.

- 2.3.2.4** Gem. § 9 LNatSchG ist die Wirksamkeit der mit diesem Beschluss festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu überprüfen. Für die im LBP der Planfeststellungsunterlagen dargestellte Sicherung der Umsetzung von Naturschutzmaßnahmen durch ein Monitoring ist erstmalig drei Jahre nach Fertigstellung der Baumaßnahme der Planfeststellungsbehörde ein mit der jeweils zuständigen UNB abgestimmter Bericht vorzulegen, um die Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie deren Wirksamkeit zu überprüfen. In diesem ist festzulegen, in welchen Zeitabständen weitere analoge Berichte vorzulegen sind (Effizienzkontrolle).
- 2.3.2.5** Eine mögliche Umsiedlung von Kammolchen in die neuen Gewässer auf der Ersatzfläche 4 in Krumesse und der Ersatzfläche 5 am Niemarker Landgraben ist vom Vorhabensträger nach Zustimmung und Beteiligung der UNB Lübeck durchzuführen, wenn dafür die Voraussetzungen gemäß Ziffer 2.1.2.6 dieses Beschlusses vorliegen.
- 2.3.2.6** Für die Saatgutmischung der Anspritzbegrünung der Seitenflächen von Rollweg C und der verlängerten Start- und Landebahn (224m) ist aus der Region stammendes autochthones Saatgut zu verwenden. Dabei ist zuerst das aus den betroffenen Flächen gewonnene Saatgut zu verwenden. Erst wenn dieses nicht zur Verfügung steht oder nicht ausreicht, ist Saatgut aus vergleichbaren Flächen der Region (z.B. Dummersdorfer Ufer) zu verwenden. Die im LBP angeführte Saatgutmischung darf nur dann verwendet werden, wenn auch Saatgut aus der Region nicht zur Verfügung steht.
- 2.3.2.7** Eine ökologische Baubegleitung hat der Vorhabensträger sicherzustellen. Ein Bericht darüber ist nach Abschluss der Bauarbeiten der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 10 des Erläuterungsberichtes zum Landschaftspflegerischen Begleitplan wird im übrigen hingewiesen.
- 2.3.2.8** Für die Unterhaltung der Ausgleichsmaßnahmen der Kleingewässer nördlich der planfestgestellten Verlängerung des Rollweges innerhalb des einstweilig sichergestellten Naturschutzgebietes ist der Vorhabensträger zuständig. Die Unterhaltung der Flächen muss der NSG-Verordnung Rechnung tragen, nachdem das Gebiet

durch Verordnung der obersten Naturschutzbehörde zum Naturschutzgebiet erklärt worden ist, und erfolgt in Abstimmung mit der UNB Lübeck.

2.3.2.9 Unabhängig von den vorstehenden Nebenbestimmungen hat der Vorhabensträger die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Plan (Text und Karte) vollinhaltlich umzusetzen. Auf die Vermeidungs- und Minimierungs-, aber auch auf die Kompensationsmaßnahmen wird besonders hingewiesen.

2.3.3 Befreiung von den Festsetzungen der Landesverordnung zur einstweiligen Sicherstellung des geplanten Naturschutzgebietes – Grönauer Heide -

Gem. § 6 der Landesverordnung zur einstweiligen Sicherstellung des geplanten Naturschutzgebietes – Grönauer Heide – vom 20. November 2000 (GVOBl. 2000, S. 649), zuletzt geändert durch Landesverordnung vom 26. November 2003 (GVOBl. 2003, S. 647) wird für die durch das hier planfestzustellende Bauvorhaben verursachten folgenden Eingriffe in dieses Gebiet

1. Ausbildung des Sicherheitsstreifens in einer Größe von ca. 0,3 ha in dem Gebiet auf einer Fläche, die bereits heute hindernisfrei zu halten ist,
2. Herstellung von 3 Punktfundamenten des Messkreises für den Localizer.
3. Herstellung einer neuen Kabeltrasse zum versetzten Shelter auf einer Länge von 85 m.
4. Versetzung des Ceilographen und des Shelters (Größe Fundament ca. 11 m²)
5. Versetzung des Flughafenzaunes.
6. Erneuerung bzw. Erweiterung der vorhandenen Entwässerungsleitung auf DN 800
7. Stilllegung der Entwässerung für einen Teilbereich der Startbahn in Richtung Norden und Umleitung nach Süden
8. Durchführung von artenschutzrechtlichen Maßnahmen zur Umsiedlung von Armleuchteralgen und Kammolchen in die Ausgleichskleingewässer

entsprechend der Darstellung im Plan die Befreiung von den Verboten dieser Verordnung erteilt.

2.3.4 Befreiung von den Verboten des § 62 BNatSchG

Für die mit dem planfestgestellten Vorhaben unmittelbar verbundenen Beeinträchtigungen des Kammolches bzw. seiner Lebensräume sowie für die Durchführung der als Ausgleich anerkannten artenschutzrechtlichen Maßnahmen wird hiermit gemäß § 62 BNatSchG die Befreiung von den Verboten des § 42 BNatSchG erteilt.

2.4 Lärmschutz

Das hier planfestzustellende Vorhaben erfordert nicht die Errichtung von Lärmschutzanlagen bzw. werden Entschädigungsansprüche für Schallschutzmaßnahmen an schützenswerten Gebäuden durch die planfestgestellte Maßnahme nicht ausgelöst. Aufgrund dessen sind dem Vorhabensträger diesbezüglich keine Auflagen im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses zu erteilen.

2.5 Abnahmeprüfung, Widmung und Einziehung

Die neu herzustellenden Verkehrsflächen dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn die Genehmigungsbehörde dies auf Grund einer Abnahmeprüfung gestattet (§ 44 Abs. 1 und 3 LuftVZO). Dies gilt auch für die Nutzung des in die Start- und Landebahn integrierten Rollwegs R einschließlich seiner bereits auf Startbahnbreite ausgebauten Rollwegschultern (Stopway) als Start- und Landebahn.

Die zusätzlichen innerhalb der neuen Einfriedung liegenden Flächen werden als Flughafenbetriebsflächen festgesetzt.

Im Zusammenhang mit den festgestellten Maßnahmen werden Teile öffentlicher Straßen weder neu hergestellt noch dem Verkehr entzogen, so dass es einer straßenrechtlichen Widmung bzw. Einziehung nicht bedarf.

2.6 Inanspruchnahme von Waldflächen/Umwandlungsgenehmigung

Dem Vorhabensträger wird hiermit die Genehmigung zur Umwandlung von Waldflächen im Rahmen dieses Bauvorhabens gemäß § 9 des Bundeswaldgesetzes vom 02. Mai 1975 (BGBl. I S. 1037), zuletzt geändert durch Artikel 204 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785), i.V.m. § 9 des Waldgesetzes für das Land Schleswig-Holstein (Landeswaldgesetz) in der Fassung vom 05. Dezember 2004 (GVOBl. Schl.-H. S. 461) erteilt.

Die Ersatzaufforstung ist bereits einvernehmlich zwischen den Beteiligten abgestimmt und umgesetzt worden.

3. Würdigung der Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange und einvernehmliche Regelungen und Ergebnisse der Erörterungstermine

Soweit die Träger öffentlicher Belange Bedenken gegen den ausgelegten Plan – ggf. auch gegen die Planänderungen – im Anhörungsverfahren (Erörterung mit den Trägern öffentlicher Belange zwischen dem 08.04.03 und dem 12.08.03 sowie vom 18. bis 19.10.2004 und am 26.10.2004; Erörterung im bekannt gemachten Termin zwischen dem 13.08.03 und dem 16.10.03) zurückgenommen haben oder das Einvernehmen zwischen den Beteiligten hergestellt werden konnte und soweit nicht ausdrücklich entgegenstehende Entscheidungen getroffen werden, werden die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens (siehe Niederschriften des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr als Anhörungsbehörde vom 04.09.03 sowie vom 21.10.2004 und 27.10.2004, Geschäftszeichen LS 161-6009/4-26-1) wie folgt Bestandteil dieses Beschlusses. Das Datum der Stellungnahmen ist in Klammern angegeben.

3.1 Amt Berkenthin (15.07.02 und 13.02.03)

Seitens der Amtsverwaltung wurde keine eigene Stellungnahme abgegeben. Auf die Behandlung der Stellungnahmen der amtsangehörigen Gemeinde Krummesse unter Ziffer 6.2.1 wird verwiesen.

3.2 Kreis Stormarn (10.07.02)

3.2.1 Fachdienst Straßenverkehrsangelegenheiten

Es werden keine Anregungen und Bedenken gegen das geplante Vorhaben erhoben.

3.2.2 Rechnungs- und Gemeindeprüfungsamt

Es werden keine Anregungen und Bedenken gegen das geplante Vorhaben erhoben.

3.2.3 Fachbereich Bau

Zu Ziffer 1 der Stellungnahme ist darauf hinzuweisen, dass wie in der Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme unter Ziffer 6.1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt wird, die genannten Leitlinien mit einbezogen worden sind. Hinsichtlich der Verlagerung von Verkehren auf den Flughafen Lübeck-Blankensee sind jedoch die hier vorhandenen besonderen Randbedingungen zu beachten.

Die Bedarfsprognose zeigt die Verkehre auf, die künftig auf dem Flughafen Lübeck-Blankensee abgewickelt werden sollen. Im übrigen ist die Landesplanungsbehörde im Rahmen dieses Verfahrens beteiligt worden, ebengerade um die Belange der Landesplanung wahrzunehmen. Auf Ziffer 3.16 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der angesprochenen Ersatzmaßnahmen wird auf das Einvernehmen mit dem Forstamt Trittau unter Ziffer 3.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat hinsichtlich des Hinweises auf die genannten Windkraftanlagen die Luftfahrtbehörde im Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Betriebssitz Kiel, hierzu um Auskunft gebeten. Danach ist eine erneute Beurteilung der Windkraftanlagen in Westerau nicht erforderlich, da sich im Zuge des Planfeststellungsverfahrens der Bauschutzbereich nicht ändert. Eine Kennzeichnung der Windkraftanlagen als Luftfahrthindernis ist weiterhin nicht erforderlich.

Seitens der unteren Denkmalpflegebehörde bestehen keine Anregungen und Bedenken.

Die erbetene Korrektur der UVS auf S. 13 erfolgt per Blaeintragung durch die Planfeststellungsbehörde.

Im übrigen wird auf Ziffern 5.2.1 und 6.2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

3.2.4 Fachbereich Umwelt – untere Naturschutzbehörde

Das geplante Vorhaben liegt nicht im Kreisgebiet Stormarn.

Es bestehen keine Bedenken hinsichtlich der bereits am 24.01.02 mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmten Maßnahme „Aufforstung der Ersatzflächen“ auf E 1 und E 2 in der kreisangehörigen Gemeinde Klein Wesenberg.

3.2.5 Wasserbehörde

Es werden keine fachlichen Anregungen und Bedenken erhoben.

Die geplanten Vorhaben in E1 und E2 haben keine erkennbaren Auswirkungen auf die Wasserwirtschaft. Der Hinweis auf die laufenden Planungen der unteren Naturschutzbehörde des Kreises Stormarn zu den Landschaftsschutzgebietssatzungen Westerautal und Grinautal wird beachtet.

3.2.6 Fachdienst Boden- und Grundwasserschutz

Es bestehen keine Bedenken gegen die Ausgleichsmaßnahmen aus bodenschutzrechtlicher Sicht, die den Altlastenaspekt betreffen.

Die Ersatzflächen für den Eingriffsausgleich E1 und E2 liegen nicht innerhalb eines Wasserschutzgebietes. Aus Sicht des Grundwasserschutzes bestehen keine Bedenken gegen die vorgesehene Ausgleichsmaßnahme.

3.3 Hansestadt Lübeck (17.07.02, 10.02.03/05.03.03, 27.09.04)

3.3.1 Bereich Archäologie

Es wurden keine Anregungen und Bedenken vorgetragen.

3.3.2 Bereich Feuerwehr

Es wurden keine Anregungen und Bedenken vorgetragen.

3.3.3 Bereich Stadtentwicklung

Es wurden keine Anregungen und Bedenken vorgetragen.

3.3.4 Bereich Verkehr

Es wurden keine Bedenken vorgetragen. Der Hinweis auf zukünftig erforderliche Folgemaßnahmen für den ruhenden Verkehr und den Parksuchverkehr wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht relevant für das hier Planfeststellungsverfahren.

3.3.5 Entsorgungsbetriebe Lübeck

Die von den Entsorgungsbetrieben erhobene Forderung nach Sicherung aller Leitungsabschnitte zwischen Flugplatzgelände und Einleitungsstellen mindestens durch Baulasten wird seitens des Vorhabensträgers umgesetzt. Entsprechende Schritte hierfür sind bereits unternommen worden.

Der Vorhabensträger sagt zu, in Abstimmung mit den Entsorgungsbetrieben den geforderten Nachweis der biologischen Abbaubarkeit der Enteisungsmittel zu führen. Das Abwasser wird durch den Flughafenbetreiber überwacht. Der Einsatz von Enteisungsmitteln wird, wie bisher auch, zukünftig nach Art und Menge, Einsatzort, Einsatzdaten und Einsatzuhrzeit dokumentiert. Weiterhin wird die zukünftige Einleitung des mit Enteisungsmitteln verunreinigten Abwassers messtechnisch erfasst und dokumentiert.

Der Forderung, das aufgefangene Wasser-Glycol-Gemisch nur in der Zeit zwischen 18.00 und 06.00 Uhr in die öffentliche Schmutzwasserkanalisation einzuleiten, wird entsprochen. Der in diesem Zusammenhang geforderten Anpassung des Volumens des Rückhaltebeckens ist durch Vorlage eines entsprechenden Deckblattes im Planänderungsverfahren entsprochen worden.

Der Vorhabensträger wird der Forderung nach Aufnahme näherer Angaben bezüglich der Leichtflüssigkeitsabscheider in den Generalentwässerungsplan außerhalb des Planfeststellungsverfahrens nachkommen. Der Generalentwässerungsplan ist lediglich nachrichtlich beigelegt und wird nicht planfestgestellt.

Weitere Einzelheiten sind zwischen den Beteiligten abzustimmen, so dass die erforderliche Einleitung von Schmutzwasser in das Netz der Entsorgungsbetriebe erfolgen kann. Soweit Anregungen zu den Einleitstellen zur Ableitung des Regen-

wassers vorgetragen worden sind, wird auf die wasserrechtliche Einleitungserlaubnis, Ziffer 2.2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses, sowie das mit der zuständigen Wasserbehörde erzielte Einvernehmen im Rahmen dieses Verfahren hingewiesen.

In der Stellungnahme vom 27.09.2004 wird der in dem geänderten Plan näher beschriebenen Einleitung von Auftaumitteln zugestimmt. Die weiteren in dieser Stellungnahme enthaltenen Forderungen sind ebenfalls zwischen den Beteiligten zu regeln, damit die Einleitung in das Netz der Entsorgungsbetriebe erfolgen kann.

3.3.6 Energie und Wasser Lübeck

Die im betroffenen Gebiet befindlichen Gas- und Gastransportleitungen werden von der geplanten Ausbaumaßnahme nicht überbaut. Auch nach Verlegung des Zaunes wird der Energie und Wasser Lübeck GmbH jederzeit der Zugang zum Gelände für Wartungs- und Reparaturarbeiten ermöglicht.

Die geplante Verlängerung der Start- und Landebahn sowie der Rollbahn C kreuzt jeweils ein Mittelspannungskabel. Bezüglich der Mittelspannungskabel besteht Einvernehmen darüber, dass die Energie und Wasser Lübeck GmbH die Kabel in den Kreuzungsbereichen in Rohren verlegt und ihr auch diesbezüglich jederzeit Zutritt gewährt wird.

Sollte aus flugtechnischen oder Sicherheitsgründen einer Umlegung der Leitungssysteme notwendig sein, richtet sich die Kostentragung nach den zwischen dem Betreiber der Leitungssysteme und dem Betreiber des Flughafens vereinbarten vertraglichen Regelungen. Eine Umleitung der Leitungssysteme ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und auch zukünftig nicht geplant.

3.3.7 Umweltschutz, Untere Abfallentsorgungsbehörde

Die Entsorgung aller durch die hier planfestgestellte Maßnahme entstehenden Abfälle werden vom Vorhabensträger in Absprache mit der Unteren Abfallentsorgungsbehörde durchgeführt.

3.3.8 Umweltschutz, Untere Bodenschutzbehörde

Die Beteiligung bzw. Benachrichtigung der für diesen Bereich zuständigen Behörden wird erfolgen. Der Hinweis auf die Regelungen der BundesBodenschutzverordnung (BBodSchV) wird vom Vorhabensträger beachtet. Der Unteren Boden-

schutzbehörde werden vom Vorhabensträger die in der Stellungnahme vom 27.09.2004 aufgeführten Gutachten zur Information zur Verfügung gestellt.

Zur Frage der Abgrabungen wird auf den zur 2. Planänderung überarbeiteten landschaftspflegerischen Begleitplan und dass aufgrund dieses Planes erteilte Einvernehmen der zuständigen Naturschutzbehörde verwiesen.

Der Kampfmittelräumdienst der Landes Schleswig-Holstein wurde bereits eingeschaltet. Soweit ein Abschlussbericht erstellt wird, wird dieser vom Vorhabensträger der Unteren Bodenschutzbehörde übersandt. Hingewiesen wird auch auf Ziffer 3.27.

Durch die 2. Planänderung ergeben sich keine zusätzlichen Auflagen oder Hinweise.

3.3.9 Bereich Naturschutz – Untere Naturschutzbehörde –

Mehrere Anregungen der Stellungnahme vom 27.09.2004 haben Eingang in die Ziffern 2.1.2 und 2.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses gefunden. Hierauf wird verwiesen. Ebenfalls wird auf das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde gem. § 7a LNatSchG verwiesen.

3.3.10 Bereich Wirtschaft, Hafen und Liegenschaften

Es sind keine Anregungen und Bedenken zu dem Vorhaben vorgetragen worden. Die vorgetragenen Hinweise werden vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Dieser hat, soweit erforderlich, den Text berichtigt.

Hinsichtlich der übrigen oder von anderen Bereichen der Hansestadt Lübeck gegebenen Anregungen und Bedenken wird verwiesen auf Ziffer 5.3.3 und 6.2.3.

3.4 Kreis Herzogtum Lauenburg (01.07.02/18.07.02, 30.01.03, 27.09. und 12.10.2004))

3.4.1 Fachdienst „Eingriffe in Natur und Landschaft“

Zur Stellungnahme vom 27.09.2004 und der dort enthaltenen Forderung nach Sicherstellung des Aufreißen der Bodendecke ist Einvernehmen im Erörterungstermin hergestellt worden.

Die Frage der Übertragung des Eigentums der Fläche, auf die Maßnahme E 8 umgesetzt werden soll, ist im Erörterungstermin diskutiert worden. Danach hat sich eine Übertragung des Eigentums als nicht zweckmäßig erwiesen.

3.4.2 Fachbereich Kreisforsten, Liegenschaften und Naturparks

Bezüglich der Entwicklung der Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen wurde mit den zuständigen Naturschutzbehörden das Benehmen bzw. Einvernehmen hergestellt. Verwiesen wird hierzu auf Ziffer 2.3 und 2.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

3.4.3 Fachdienst Gewässerbewirtschaftung

Hinsichtlich der übrigen Anregungen und Bedenken des Kreises Herzogtum Lauenburg wird auf die Ziffer 5.4 und Ziffer 6.2.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

3.5 Landesamt für Straßenbau und Verkehr

(Hinweis: Die Behördenbenennung lautet seit der Neuorganisation der Straßenbauverwaltung ab 01.01.2005: Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Betriebssitz Kiel)

3.5.1 Dezernat LS 17 (14.06.02, 24.09.04)

Aus Sicht der Luftfahrtbehörde bestehen grundsätzlich keine Bedenken. In Bezug auf die flugbetrieblichen Inhalte wird auf die Stellungnahmen der DFS GmbH vom 13.06.02 und 03.02.03 (Ziffer 3.29 dieses Planfeststellungsbeschlusses) verwiesen.

3.5.2 Dezernat LS 21 (11.06.02, 07.02.03, 29.09.04)

Die vorliegende Planung berücksichtigt die Planung der B 207n.

Soweit Differenzen der FFH-Verträglichkeitsprüfungen zu den einzelnen Planungen vorgetragen werden, wird auf die zwischenzeitlich überarbeiteten Unterlagen verwiesen. Im übrigen besteht mit den Naturschutzbehörden das Einvernehmen auch zu diesem Sachverhalt.

Gegen die geplanten Ersatzmaßnahmen im geänderten LBP werden, insbesondere zur Maßnahme E5, keine Bedenken erhoben.

3.6 Ministerium f. Wirtschaft, Technologie u. Verkehr (11.06.02 u. 10.02.03)

Die Behördenbenennung lautet seit der Ressortneuorganisation ab 01.03.2003 nunmehr Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

Zu den einzelnen Ziffern der Stellungnahme vom 11.06.2002 wird folgendes ausgeführt:

Zu Ziffer 1: Die Berücksichtigung landesplanerischer Erfordernisse erfolgte durch Stellungnahme der Landesplanungsbehörde vom 11.06.2002. Verwiesen wird auf Ziffer 3.16.

Zu Ziffer 2: Zum Standort des Localizers und des Zaunes ist zwischenzeitlich eine einvernehmliche Regelung gefunden und im Plan dargestellt worden.

Zu der Anregung des Referates VII 41, wonach sicherzustellen ist, dass durch den Flughafenausbau keine nachteiligen Auswirkungen auf die B 207neu entstehen dürfen, hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin erklärt, dass Einschränkungen insbesondere im Hinblick auf die Höhenlage der B 207neu nicht auftreten werden. Im übrigen wird auf die vorstehenden Ausführungen des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr verwiesen.

Zu Ziffer 3 der Stellungnahme ist anzumerken, dass sich der Vorhabensträger dazu bereit erklärt hat, Schalldämmlüfter für die Klassenräume und Lehrerzimmer vorzusehen.

In der Stellungnahme vom 10.02.2003 sind gegen die Planänderungen keine Anregungen und Bedenken vorgetragen worden.

3.7 Min. für Umwelt, Natur und Forsten (MUNF 04.07.02, 12.02.03 und 11.11.2004)

Die Behördenbenennung lautet seit der Ressortneuorganisation ab 01.03.2003 nunmehr Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft.

Mit Schreiben vom 21.12.2004 hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft nach Vorlage einzelner Deckblätter sein Einvernehmen zu dem durch das geplante Vorhaben verursachten Eingriff in Natur und Landschaft erteilt. Die Anregungen und Bedenken der Stellungnahmen vom 04.07.2002 und

12.02.2003 wurden zuvor für erledigt erklärt, soweit sie nicht in der Stellungnahme vom 11.11.2004 aufrecht erhalten worden sind.

Hinsichtlich der in der Stellungnahme vom 11.11.2004 enthaltenen Anregungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan wird, soweit im folgenden keine Ausführungen zu dem entsprechenden Punkt enthalten sind, auf die Auflagen unter Ziffer 2.1.2 und die Nebenbestimmungen zur Genehmigung für den Eingriff in die Natur, Ziffer 2.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses, verwiesen.

Zu A 4) der vorgenannten Stellungnahme:

Die Planfeststellungsbehörde erklärt, dass die Zwischenergebnisse und der Abschlussbericht zum Monitoring dem Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten vorgelegt werden.

Zu A 5):

Der Vorhabensträger hat bei Überschreitung von

- a) 33.000 jährlichen Flugbewegungen (ohne Segelflugzeuge) oder
 - b) insgesamt 5.200 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten (April bis September) mit Strahlflugzeugen der Flugzeuggruppen entsprechend der Anleitung zur Berechnung von Fluglärm (vgl. Anlagen 3.3 und 3.4 der Schalltechnischen Untersuchung, Band 4, Kapitel 4 des Planfeststellungsantrages)
- eine Messstation für laufende Lärmmessungen einzurichten und zu betreiben. Die Ergebnisse der Messungen (Spitzen- und Durchschnittswerte) sind zu dokumentieren, auszuwerten und jährlich jeweils bis zum 1. März in Form eines Berichtes über die Entwicklung der Lärmbelastung der Luftfahrtbehörde und der obersten Naturschutzbehörde vorzulegen.

3.8 Forstamt Trittau (18.06.02)

Das Forstamt Trittau hat im Erörterungstermin sein Einverständnis mit dem Vorhaben und dem geplanten Ausgleich erklärt. Die geforderte zeitnahe Umsetzung der geplanten Aufforstungen spätestens im darauffolgenden Herbst wird vom Vorhabensträger zugesagt. Die Ersatzaufforstung wurde inzwischen bereits abgeschlossen.

Hinsichtlich der Anregung zum Thema „Verzicht auf Hindernisfreiheit“ wird verwiesen auf Ziffer 6.2.8.

3.9 Landesamt für Denkmalpflege (15.05.02)

Das Landesamt für Denkmalpflege ist für das Lübecker Stadtgebiet nicht zuständig.

3.10 Landesamt für Gesundheit und Arbeitssicherheit (16.05.02)

Die Hinweise auf die einzuhaltende Baustellenverordnung werden vom Vorhabens-träger beachtet.

3.11 Deutsche Telekom AG (04.06.02)

Anregungen und Bedenken werden nicht erhoben.

3.12 Eisenbahn-Bundesamt (07.06.02)

Gegen die Planfeststellung bestehen keine Bedenken. Der Vorhabensträger sagt zu, dass die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht beeinträchtigt wird und im Sichtbereich der DB-Betriebsanlage keine Beleuchtungsanlagen angebracht werden, von denen Blendwirkungen ausgehen oder zu Verwechslung mit Signalen führen können.

3.13 Gebäudemanagement Schleswig-Holstein - GMSH (29.05.02)

Die GMSH erhebt keine Anregungen und Bedenken.

3.14 Innenministerium S-H (14.05.02)

Das Innenministerium hat keine Bedenken gegen die Planung aus ortsplanerischer Sicht. Die Stellungnahme der Landesplanungsbehörde wurde von dem bis 28.02.03 zuständigen Ministerium für ländliche Räume und Landesplanung (MLR) abgegeben. Auf Ziffer 3.16 wird verwiesen.

3.15 Ministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung. und Kultur (15.05.02)

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Der Bauschutzbereich des Flughafens wird nicht geändert. Deshalb werden keine die „Pestkapelle“ betreffenden Änderungen von Höhenbeschränkungen eintreten.

3.16 Ministerium für ländliche Räume und Landesplanung (11.06.02)

Im Zuge der Ressortneuorganisation wurde dieses Ministerium zum 01.03.03 aufgelöst. Die **Landesplanungsbehörde** ist seitdem organisatorisch dem Innenministerium zugeordnet.

Die Landesplanungsbehörde stellt fest, dass Ziele der Raumordnung und Landesplanung dem Vorhaben nicht entgegen stehen. Die Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens wurde bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens geprüft und verneint.

3.17 Staatliches Umweltamt Itzehoe (29.05.02, 11.02.03 und 30.09.2004)

Der Forderung nach Aufnahme des Wasserschongebietes in die Darstellung zum Schutzgut Wasser wurde im Rahmen der Planänderung textlich entsprochen. Die geforderte Kartendarstellung des Wasserschongebietes wird durch Blaeintragung der Planfeststellungsbehörde vorgenommen. Der Vorhabensträger sagt die Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Lübeck hinsichtlich des Schutzes des Blankensees vor Schadstoffen durch Reifenabrieb, Auftaumittel und Kerosin/Öl zu.

Zum Thema Naturschutz:

Die geforderte Umsiedlung wertvoller Bestände in bestehenden Kleingewässern bei der Anlage von Ersatzgewässern ist Gegenstand der Ausgleichsplanung.

Zu der 2. Planänderung sind Anregungen und Bedenken nicht vorgetragen worden.

3.18 Staatliches Umweltamt Itzehoe , Außenstelle Lübeck (15.05.02)

Belange der Außenstelle Lübeck sind nicht betroffen.

3.19 Wehrbereichsverwaltung Nord (04.06.02)

Belange der Bundeswehr werden durch die Planung nicht berührt.

3.20 Polizeidirektion Süd

3.20.1 Polizeiinspektion Ratzeburg (22.05.03)

Gegen den geplanten Ausbau bestehen keine Bedenken.

3.20.2 Polizeiinspektion Lübeck (10.06.02)

Belange, soweit sie sich auf § 44 StVO beziehen, werden durch die Planung nicht berührt. Eine Regelung bezüglich des Einsatzes von Enteisungsmitteln ist Bestandteil der wasserrechtlichen Erlaubnisse, die unter 2.2 Bestandteil Bestandteile dieses Beschlusses sind.

3.21 Verein Jordsand (14.05.02, 22.09.04)

Es werden keine Anregungen und Bedenken vorgebracht.

3.22 Amt Ratzeburg-Land als Träger der Waldschule in Groß Grönau (12.07.02)

Zur Forderung der Waldschule Groß Grönau, die Kosten für den Einbau und die Unterhaltung von Schalldämmlüftern in den Unterrichtsräumen und dem Lehrerzimmer zu übernehmen, wird auf Ziffer 4 verwiesen.

Hinsichtlich der Forderung nach weitergehende Schallschutzmaßnahmen sowie der übrigen Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 6.2.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

3.23 Archäologisches Landesamt (17.05.02, 23.01.03, 20.09.04)

Archäologische Denkmäler außerhalb des Stadtgebietes der Hansestadt Lübeck sind nicht betroffen.

3.24 Autokraft (29.05.02)

Es werden keine Anregungen und Bedenken erhoben.

3.25 Bundesvermögensamt Pinneberg , -Ortsverwaltung Lübeck- für die vorgesetzte Dienststelle Oberfinanzdirektion Rostock, Bundesvermögensabteilung – Außenstelle Kiel (05.06.02)

Zu der Planung werden weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht.

3.26 DB Services Immobilien GmbH (vormals DB Imm) (16.07.02)

Seitens der DB bestehen keine Anregungen und Bedenken.

Im Erörterungstermin erklärt der Vorhabensträger, dass die beantragten Maßnahmen keinen Einfluss auf den Betrieb des Bahnverkehrs haben werden.

3.27 Amt für Katastrophenschutz (10.06.02)

Gegen die Planung werden keine Bedenken erhoben.

Infolge dieser Stellungnahme hat der Vorhabensträger zwischenzeitlich den Kampfmittelräumdienst mit der Untersuchung des Geländes beauftragt.

Sollte jedoch im Zuge der weiteren Detailplanung oder während der Baudurchführung Munitionsfunde angetroffen werden, wird unverzüglich der Kampfmittel-

räumdienst des Landes Schleswig-Holstein benachrichtigt. Auf Ziffer 2.1.2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird hingewiesen.

3.28 Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (14.06.02)

Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Belange der Eisenbahnlinie Lübeck - Büchen werden insoweit nicht berührt als die im Verfahren beteiligte Deutsche Bahn keine Bedenken hinsichtlich eines Haltepunktes vorgebracht hat und auch der Vorhabensträger keinen Einschränkung der Flugsicherheit durch die genannte Bahnlinie sieht.

3.29 DFS Deutsche Flugsicherung (13.06.02 und 03.02.03)

Belange der DFS sind von dem Planfeststellungsverfahren nicht betroffen, die erhobenen Bedenken richten sich auf die nachfolgende Genehmigung, d. h. die flugbetriebliche Nutzung der planfestzustellenden Anlage.

Auf Ziffer 6.2.12 wird hingewiesen.

3.30 Exxon Produktion Deutschland (10.12.03, 12.05.04, 12.10.04)

Von dem Vorhaben ist die Leitung Nr. 137 Wacholderkrug – Schönberger Forst / Herrnburg (16 Zoll Durchmesser, 6 m Schutzstreifen, dinglich gesichert) betroffen. Parallel zu der Hochdruckgasleitung verlaufen eine Begleitkabel der ehemaligen HGW (jetzt E.ON Hanse), ein Begleitkabel der BEB (vertreten von ExxonMobil Production) sowie ein LWL-Kabel des Wasserstraßen-Maschinenamtes (jetzt Neubauamt Nord-Ostsee-Kanal).

Durch die Änderung des erstmalig geänderten Planes sind die Anlagen der Exxon mit den entsprechenden Sicherungsmaßnahmen in die Planfeststellungsunterlagen mit aufgenommen worden.

3.31 Neubauamt Nord-Ostsee-Kanal (13.01.04, 27.09.04, 04.11.04)

Den mit der BEB vereinbarten baulichen Sicherungsmaßnahmen (auf Ziffer 3.30 wird verwiesen) wird zugestimmt. Das Lichtwellenleiter-Kabel wird entsprechend seinem heutigen tatsächlichen Verlauf gesichert. Das Neubauamt ist rechtzeitig vor Beginn der Tiefbauarbeiten zur Sicherung des LWL-Kabels zu informieren.

3.32 E.ON Hanse AG, Stockelsdorf (27.01.04, 05.10.04)

Auf der Ausgleichsfläche E2 in der Gemeinde Klein Wesenberg befindet sich eine 110 kV Freileitung, die das Flurstück überspannt. Im Bereich der Freileitung dürfen keine Bäume gepflanzt werden. Es ist ein Mindestabstand von 3 m von den Leiterseilen unter Berücksichtigung des Ausschwingens der Leiterseile bei Wind einzuhalten. Der Vorhabensträger hat dies bei seiner Planung berücksichtigt.

3.33 E.ON Hanse AG, Alt-Mölln (30.09.04)

Auf der Ausgleichsfläche E1 in der Gemeinde Klein Wesenberg befindet sich eine 11 kV Freileitung, die das Grundstück überspannt. Im Bereich der Freileitung dürfen keine Bäume gepflanzt werden. Es ist ein Mindestabstand von 3 m von den Leiterseilen unter Berücksichtigung des Ausschwingens der Leiterseile bei Wind einzuhalten. Der Vorhabensträger wird hierzu ein Deckblatt vorlegen.

3.34 E.ON Netz, Lehrte (26.02.04, 30.09.04)

Verwiesen wird auf die Ziffern 3.32 und 3.33 dieses Beschlusses.

3.35 Landgesellschaft Schleswig-Holstein (24.09.04)

Zur 2. Planänderung werden keine Anregungen und Bedenken vorgetragen.

4. Entschädigungsforderungen

Einwendungen, die Art und Umfang einer Entschädigung zum Inhalt haben, werden in diesem Verfahren nicht behandelt, da die Planfeststellung als rechtsgestaltender Verwaltungsakt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabensträger, den Behörden und den vom Plan Betroffenen regelt. Entsprechende Forderungen müssten unabhängig hiervon in den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen mit dem Vorhabensträger (Flughafen Lübeck GmbH, Blankenseer Straße 101, 23560 Lübeck) geltend gemacht werden.

Über Entschädigungsforderungen, die zugleich als Einwendungen gegen die Planung zu werten sind, wird im Planfeststellungsverfahren daher nur dem Grunde nach entschieden, soweit sie im Erörterungstermin nicht abschließend geregelt werden konnten.

Der Vorhabensträger hat sich im Rahmen der Erörterung bereit erklärt, die Kosten für den Einbau und die Unterhaltung von Schalldämmlüftern in den Unterrichtsräumen und dem Lehrerzimmer der Waldschule Groß Grönau zu übernehmen.

5. Erledigte Stellungnahmen

Nachfolgende im Anhörungsverfahren aufrecht erhaltene Stellungnahmen werden für erledigt erklärt. Das Datum der Stellungnahmen ist in Klammern angegeben.

5.1 Min. f. Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft (18.06.02, 04.07.03, 11.11.04)

Auf die im Erörterungstermin am 22.04.2003 von der Vertreterin des MUNL abgegebenen Erledigungserklärungen wird hingewiesen. Auf die Ausführungen in Ziffer 3.7 und 6.2.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird im übrigen verwiesen.

Das Benehmen gem. § 20 Abs. 4 LNatSchG mit dem Ministerium für Umwelt, Natur und Landwirtschaft des Landes Schleswig-Holstein wurde mit dortigem Schreiben vom 17. 01.2005(Az. V 335-6251 Blankensee) hergestellt. Die dortigen Anregungen und Bedenken sind in eine Überarbeitung der zusammenfassenden Darstellung gem. § 11 UVPG eingeflossen und im übrigen bereits in diesem Beschluss inhaltlich abgearbeitet.

5.2 Kreis Stormarn (10.07.02)

5.2.1 Fachbereich Bau

Die Abstimmung mit der UNB (Forstamt Trittau) ist erfolgt. Hingewiesen wird auf die Ausführungen in Ziffer 3.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Auf die weiteren Ausführungen in Ziffer 3.2 und 6.2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird hingewiesen.

5.3 Hansestadt Lübeck (17.07.02, 10.02.03, 05.03.03, 27.09.04)

5.3.1 Entsorgungsbetriebe

Die Versickerung von Niederschlagswasser ist Teil der wasserrechtlichen Erlaubnisse nach § 2 und § 7 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) unter Ziffer 2.2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse für die Einleitung A/B liegen vor und sind in Folge der unverändert anfallenden Wassermengen nicht zu ändern.

Eine Regenrückhalteanlage für die Rollbahn R ist nicht vorgesehen. Der Generalentwässerungsplan sieht einen Umschluss der Rollbahn „R“ an das Einzugsgebiet C vor. Bei Einsatz von Auftaumitteln kann das Niederschlagswasser von Rollbahn „R“ im geplanten Auffangbehälter im Bereich der Einleitungsstelle C zurückgehalten werden.

Die Drainageleitung mit Entwässerung in den Norden ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Dieser Hinweis hat sich durch die 2. Planänderung erledigt.

Für die Einleitungsstellen C und D sind entwässerungstechnische Berechnungen und Karten Bestandteil der Planung, mit der Folge eine Änderung der bestehenden Einleitungserlaubnisse im Rahmen dieser Entscheidung zu erhalten. Soweit auf die Richtigkeit des anzusetzenden Bemessungsregens für die Oberflächenentwässerung hingewiesen wird, wird auf die entwässerungstechnische Berechnung verwiesen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses werden alle erforderlichen wasserrechtlichen Einleitungserlaubnisse gem. § 2 und § 7 WHG erteilt.

5.3.2 Bereich Naturschutz –UNB–

Mit Stellungnahme zur 2. Planänderung vom 27.09.04 sind die in diesem Planfeststellungsverfahren vorangegangenen Stellungnahmen der Unteren Naturschutzbehörde für erledigt erklärt worden.

5.3.3 Bereich Denkmalpflege

Die Forderung der Stellungnahme aus 2002 nach Einbeziehung von Kulturdenkmälern des Ortsteiles Klein-Grönau in die UVS hat sich erledigt, da eine Betroffenheit durch Änderung des Bauschutzbereiches nicht vorliegt.

Der in der Stellungnahme angemerkte Schreibfehler in Zusammenhang mit dem Bauschutzbereich ist durch Blau eintragung korrigiert worden.

5.3.4 Bereich Untere Wasserbehörde

Die ehemals geforderte Überarbeitung der wassertechnischen Unterlagen ist im Rahmen der 2. Planänderung erfolgt. Die schadlose Ableitung der Niederschlagswassermenge über das vorhandene Moorgewässer ist durch den Vorhabensträger nachgewiesen worden.

Soweit Fragestellungen zur der Ableitung des mit Enteisungsmittel durchsetztem Wasser vorgetragen wurden, wird auf obige Ziffer 5.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der weiteren Anregungen und Bedenken wird auf die Ziffern 3.2 und 6.2.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

5.4 Kreis Herzogtum Lauenburg (01.07.02/18.07.02, 30.01.03, 27.09.04 und 12.10.04)

5.4.1 Fachdienst „Eingriffe in Natur und Landschaft“

Die Stellungnahme hinsichtlich der Maßnahmenfläche E3 hat sich erledigt, da im Zuge der 2. Planänderung gänzlich auf diese Fläche verzichtet wurde.

5.4.2 Fachdienst Gewässerbewirtschaftung

Der geforderte hydraulische Nachweis wurde erbracht; einer übermäßigen Sedimentation wird durch Steinschüttung entgegen gewirkt, vgl. oben 2.2.

Die Fließrichtung des Zulaufgrabens zum Blankenseebachs wird durch Blaueträgung der Planfeststellungsbehörde in der Zeichnung plausibilisiert.

Der Gewässerunterhaltungsverband Ratzeburger See wurde am Verfahren beteiligt.

5.5 Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (11.06.02, 10.02.03)

Die Forderung nach einer Stellungnahme der Landesplanungsbehörde zu den Erfordernissen der Raumordnung hat sich erledigt. Diese liegt vor. Hingewiesen wird auf Ziffer 3.6 und 3.16 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

5.6 Amt für ländliche Räume Lübeck (04.02.03, 23.09.04)

Die Stellungnahme vom 04.02.03 hinsichtlich der besonderen Betroffenheit des Gartenbaubetriebes auf dem Grundstück Nr. 12 des Grunderwerbsverzeichnisses als Ersatzfläche hat sich erledigt, da diese Fläche in der zweiten Planänderung nicht mehr Bestandteil des Ausgleichs- und Ersatzkonzeptes ist.

5.7 Gewässerunterhaltungsverband Ratzeburger See (02.12.04)

Berechnung des 5-jährigen Regenereignisses:

Nach Vorlage des Nachweises zur künftigen Belastung des Blankenseebachs besteht Einvernehmen zur Stellungnahme der unteren Wasserbehörde des Kreises Herzogtum Lauenburg. Der Nachweis wurde dort für das 10-jährige Regenereignis geführt. Auch das 5-jährige Regenereignis ist in der Berechnung enthalten.

Steinschüttung im Ablaufwerk:

Um ein Geschiebetrieb hinter dem Mooregebiet und eine zusätzliche Sedimentation im Verbandsgewässer 1.32.19.1 zu verhindern, wird die Sohle des Moor-Ablaufgrabens direkt vor dem Durchlass DN 300 im Rahmen der Bauausführung mit Feldsteinen befestigt. Um einen Geschiebetrieb hinter dem Moorbereich und zusätzliche Sedimentation im Zulaufgraben zum Blankenseebach zu verhindern, wird die Sohle des Ablaufgrabens aus dem Moor direkt vor dem Durchlass auf einer Länge von 5,0 m mit Steinen bzw. grobem Kies befestigt.

Die Sicherung des Ablaufwerkes gegen Erosion mittels Steinschüttung wird durch Blaeintragung durch die Planfeststellungsbehörde im Band 3 „Bautechnische Unterlagen Entwässerung“, Blatt 3.5.8, vorgenommen.

6. Zurückgewiesene Stellungnahmen und Einwendungen

Die Anträge und Einwendungen, die im Anhörungsverfahren nicht erledigt werden konnten, werden zurückgewiesen. Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden die nachfolgenden, den Einwendern zugeordneten Abschnittsziffern ausschließlich den jeweiligen Einwendungsführern sowie dem Vorhabensträger bekannt gegeben. Das Datum der Stellungnahmen bzw. Einwendungen ist in Klammern angegeben.

6.1 Allgemeine Einwendungen

6.1.1 Verfahrensfragen

wegen:

- Raumordnungsverfahren
- Planauslegung und Beteiligung
- Erörterung (Umfang, Ablauf)
- Befangenheit des Vorhabensträgers, des Verhandlungsleiters im Erörterungstermin sowie dessen Behörde
- Räumliche Ausdehnung des Vorhabens
- Einbeziehung des Bestandes und der Entwicklungsanlagen des Flughafens
- Zusammenlegung des Verfahrens mit dem Planfeststellungsverfahren zum Neubau/Verlegung der B 207 Lübeck - Pögeez und weiteren Planungen anderer Träger

6.1.2 Notwendigkeit des Vorhabens

wegen:

- Fehlende Planrechtfertigung
- Unzulängliche Bedarfsprognose

6.1.3 Vorhabensalternativen

wegen:

- Alternative Flughafenplanungen
- Unzureichende Einstellung anderer Verkehrsmittel, aber auch andere Flughäfen
- Unzureichende Variantenprüfung (Nullvariante, Untersuchungstiefe, Lage des Rollweges)

6.1.4 Eigentum (unmittelbare Inanspruchnahme)

6.1.5 Eigentum (Wertminderung durch mittelbare Beeinträchtigungen)

6.1.6 Lärmimmissionen

wegen:

- Schallschutzmaßnahmen aktiver und passiver Art
- Lärminderungsmaßnahmen flugbetrieblicher Art und an dem Fluggerät selbst

- Höhe der zugrunde zu legenden Grenzwerte
- Einstellen weiterer einschlägig bekannter Parameter in die lärmtechnische Berechnung
- Messverfahren
- Festsetzung von Präventivmaßnahmen
- Ansätze, Inhalt und Umfang der schalltechnischen Berechnung
- Parteilichkeit der Gutachter
- Forderung nach Neuerstellung der Unterlage
- Nichtberücksichtigung von Lärmquellen
- Folgen eines möglichen Wechsel des Flughafeneigentümers
- Nichtberücksichtigung anderer Flughäfen
- Berücksichtigung einzelner Parameter in der lärmtechnischen Berechnung wie etwa bestimmte Betriebsabläufe oder aber besonderes Fluggerät bzw. weiteren technischen Eingangsgrößen
- Zu verwendende rechtliche Normen (z.B. Richtigkeit, Anwendung)
- Einstellung zum Immissionsschutz getroffener Entscheidungen auf Minister-, Länder- oder Bundesebene
- Berücksichtigung weiterer betrieblicher Alternativen zur Reduzierung der Lärmimmissionen

6.1.7 Lärmmedizinische Gesichtspunkte

wegen:

- Fehlen einer lärmmedizinischen Untersuchung
- Zu berücksichtigender Grenzwerte

6.1.8 Luftschadstoffe

wegen:

- Inhalt und Umfang des vorliegenden Gutachten
- Einstellung der Planung zur Verlegung bzw. Neubau der B 207 und deren vorhandene Lage
- Umfang und Inhalt von Messungen
- Berücksichtigung politischer Entscheidungen
- Berücksichtigung von speziellen Verkehren
- Gesundheitlicher Belastungen

- Emissionen

6.1.9 Strahlung von Radaranlagen

- Elektromagnetische Untersuchungen für Radar/radioelektrische Sende- und Empfangssysteme

6.1.10 Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Grundgesetz (Art. 2 II, 20 a GG)

6.1.11 Sicherung gegen Schäden durch Flugbetrieb

6.1.12 Einfügung des Flughafens in die Umgebung (Lage in dicht besiedelter Umgebung, Flugsicherheit/Unfallrisiko, verkehrliche Erschließung)

- Lärmbelastung der umliegenden Wohnbebauung
- Steigerung des Absturzrisikos; Forderung nach Risikoanalyse und Katastrophenschutzplan
- Leitungen im Bereich des Bahnsystems
- Belastbarkeit der Startbahn
- Gefährdungen des Straßenverkehrs durch Platzrunden
- unzureichende verkehrliche Erschließung des Flughafens

6.1.13 Beweissicherungen an Straßen und Gebäuden

6.1.14 Ausgleich/Ersatz außerhalb Lübecks

6.1.15 Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

- Rentabilität als Voraussetzung für Zulassung des Vorhabens
- Ermittlung der bisherigen und künftigen Verluste zwecks Berücksichtigung in der Abwägung

6.1.16 Zuverlässigkeit des Vorhabensträgers

6.1.17 Verwendbarkeit von Parteigutachten

6.1.18 Einwendungen zur Flugbetriebstechnik

- künftig unzureichende Sicherheitsflächen, Enteignung in Groß Grönau
- Bauschutzbereich
- Clearway
- Hindernisfreiheit
- Gefahr der Überladung wegen zu niedriger Standardgewichte für Passagiere
- Überflughöhe über Eisenbahn und B 207 n
- befürchtete Nutzungsänderung für Rollweg C/N – Verbot von Flugbewegungen auf Rollweg N
- befürchtete Nutzungsänderung für Betonpiste
- Ablassen von Treibstoff (fuel dumping)
- Vogelschlagsgefahr

6.1.19 Einwendungen zur Genehmigungssituation

- Fehlende Genehmigungen für Rollwege D und R
- unvollständig wiedergegebene Genehmigungen in den ausgelegten Unterlagen

6.1.20 Vereinbarkeit mit Zielen der Raumordnung und Landesplanung

6.1.21 Vereinbarkeit mit Vogelschutzrichtlinie

6.1.22 Vereinbarkeit mit FFH-Richtlinie

6.1.23 Einwendungen gegen die Umweltverträglichkeitsstudie

wegen:

- sachgerechten Einstellung und Gewichtung der Schutzgüter und deren Wechselwirkungen
- unzureichender Unterlagen und Untersuchungen

6.1.24 Einwendungen gegen LBP

6.1.25 Diverse weitere allgemeine Einzelaspekte

wegen:

- kein Ausspruch der sofortigen Vollziehbarkeit des Beschlusses
- Festlegung von Betriebszeiten
- Nutzung als Frachtflughafen
- Rückforderung von Fördermitteln
- Ausweitung der Versicherungspflicht
- Altlasten, Munition und Kampfmittel
- Sanierungsmaßnahmen

6.2 Zurückgewiesene Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

6.2.1 Amt Berkenthin, Gemeinde Krummesse (15.07.02 und 13.02.03)

Stellungnahme vom 15.07.02

- Kapazitätssteigerung durch den Ausbau
- Nicht belastbare Annahmen für die Bewegungszahlen bei der Nullvariante
- Gefährdung von Grundrechten

Stellungnahme vom 13.02.03

- Lärmgutachten und Verschlechterung der Lebensbedingungen

6.2.2 Kreis Stormarn (10.07.02)

6.2.2.1 Fachbereich Bau

- Umsetzung der Leitlinien für eine norddeutsche Luftverkehrspolitik
- Ergänzung des Erläuterungsberichtes um Ziele des Raumordnungs- u. des Regionalplanes
- Hinweis zu den Ersatzmaßnahmen E1 und E2

6.2.2.2 Fachdienst Gesundheit

Überschreitung lokaler Grenzwerte durch additive Lärmentwicklung

6.2.2.3 Wasserbehörde

Hinweis auf laufende Planungen der UNB Kreis Stormarn zu den Landschaftsschutzgebietssatzungen Westerautal und Grinautal.

6.2.3 Hansestadt Lübeck (17.07.02 und 10.02.03/05.03.03, 27.09.04)

6.2.3.1 Bereich Naturschutz, Untere Naturschutzbehörde

Stellungnahme vom 27.09.04

Anregungen und Bedenken zur UVS und den Verträglichkeitsprüfungen

6.2.3.2 Bereich Umweltschutz

6.2.3.2.1 Gesundheitlicher Umweltschutz/Immissionsschutz

wegen:

- Fehlendem Variantenvergleich
- Inhalt und Methodik der lärmtechnischen Untersuchung

6.2.3.2.2 Klimaschutzleitstelle

wegen:

Datengrundlage und prognostische Aussagen zu Luft/Klimawirkungen:

6.2.3.3 Bereich Stadtwald

- Nichtberücksichtigter Auswirkungen der betriebsbedingten Belastungen (Schall- und Schadstoffemissionen) auf den Falkenhusener Wald
- Belastung der Schutzfunktion des Falkenhusener Waldes
- Einfluss auf stark frequentiertes Nah- und Fernerholungsgebiet

6.2.3.4 Energie und Wasser Lübeck GmbH

Forderung nach einer Kostenregelung durch den Verursacher bei einer notwendigen Umlegung der Leitungssysteme.

6.2.4 Kreis Herzogtum Lauenburg (01.07.02 u. 30.01.03)

6.2.4.1 Fachdienst „Gesundheitlicher Umweltschutz“

- Forderung nach einer Betrachtung zur Schlafstörung
- Forderung nach Nachtflugverbot
- Fehlende Daten zu Anflugübungen der Bundeswehr
- Bewertung einer mögl. Erhöhung des Transportaufkommens (Fracht)

6.2.4.2 Fachdienst Katastrophenschutz

- Erhöhung der Wahrscheinlichkeit für Großschadensereignisse
- Anpassung der Katastrophenschutzplanung

6.2.5 Amt Büchen für die Gemeinde Bröthen (01.10.2004)

wegen:

- Eingriff in die kommunale Planungshoheit
- Behinderung in der Realisierung eigener Planung durch Ausgleichsflächenverknappung
- Kompensationsmaßnahmen auch an anderer Stelle möglich
- F-Plan sieht eine andere Flächennutzung vor

6.2.6 Gemeinde Götting (30.09.2004)

wegen:

- Eingriff in die kommunale Planungshoheit
- Fehlender räumlich funktionaler Zusammenhang der Kompensationsmaßnahme zum Eingriff
- Kompensationsmaßnahme auch an anderer Stelle möglich
- Forderung nach kostenfreier Übertragung der Kompensationsfläche an die Gemeinde

6.2.7: Min. f. Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft (11.11.2004)

wegen:

- Einstellung der Herstellung der Hindernisfreiheit im Rahmen der Eingriffsregelung, als Vorbelastung bei der Bewertung des Untersuchungsraumes die UVS betreffend, aber auch als Vorbelastung sowie als Bestandteil des Flughafenbetriebes im Rahmen der kumulativen Wirkung in die FFH- und VS – Verträglichkeitsprüfungen
- Erhebliche Beeinträchtigung durch den geplanten Taxyway in Kumulation mit der Herstellung der Hindernisfreiheit in Bezug auf die Erhaltungsziele „Erhalt und Sicherung ausreichender Laichgewässer und Landlebensräume der Kammolch-Gesamtpopulation“ sowie „Erhalt und Sicherung der Wanderwege für die Amphibien zwischen den Gewässern und Landlebensräumen“
- Der Einstufung des EG Vogelschutzgebietes als faktisches Vogelschutzgebiet

6.2.8 Forstamt Trittau (18.06.02)

wegen:

der Forderung nach Verzicht auf Erweiterung der Hindernisfreiheit rechts und links des Rollweges N sowie in nordwestlicher Richtung

6.2.9 Amt Nordstormarn für die Gemeinde Klein Wesenberg, Ortsteil Klein Schenkenberg (26.06.2002)

wegen:

- Bau eines Radweges an der K71 im Bereich Klein Wesenberg
- Nachtflugverbot und Lärmimmissionen (Zunahme der Flugbewegungen durch Ausbau)
- Industrieansiedlung und Verkehrsströme
- Wirtschaftliche Vorhabenrechtfertigung
- Forderung nach Raumordnungsverfahren

Das Amt Nordstormarn schließt sich der Stellungnahme der Gemeinde Klein Wesenberg an.

6.2.10 Amt Ratzeburg-Land (07.02.03, 25.07.03)

Stellungnahme vom 07.02.03

wegen:

- Verfahrensfragen
- Unrichtiger Planunterlagen
- Der geplanten entwässerungstechnischen Maßnahmen zur Ableitung des Oberflächenwassers

6.2.10.1 Amt Ratzeburg-Land als Schulträger der Waldschule (12.07.02), vertreten durch den Rechtsanwalt Dörfler

wegen:

- Verfahrensfragen
- unvollständiger Antragsunterlagen
- fehlender Untersuchungen und Gutachten zu den verschiedenen Immissionen
- Forderung nach Beschränkungen des Flugbetriebes
- Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen an der Walddorfschule

6.2.10.2 Gemeinde Groß Grönau (12.07.02), vertreten durch den Rechtsanwalt Dörfler

wegen:

- Verfahrensfragen
- unvollständiger Antragsunterlagen
- fehlender Untersuchungen und Gutachten zu den verschiedenen Immissionen
- Forderung nach Beschränkungen des Flugbetriebes
- Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen an dem Gemeindehaus und der Grönau-Halle
- Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser
- Eingriff in die kommunale Planungshoheit
- Nicht erfolgter Beteiligung in vorangegangenen Genehmigungsverfahren

6.2.10.3 Gemeinde Groß Sarau (12.07.02)

vertreten durch den Rechtsanwalt Joachim H. Dörfler

wegen:

- Verfahrensfragen
- unvollständiger Antragsunterlagen
- fehlender Untersuchungen und Gutachten zu den verschiedenen Immissionen
- Forderung nach Beschränkungen des Flugbetriebes
- Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen an der Walddorfschule
- Fehlender luftverkehrsrechtlicher Genehmigungen
- Eingriff in die kommunale Planungshoheit
- Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser
- Fehlende Bedarfsbegründung
- Nicht erfolgte Beteiligung in vorangegangenen Genehmigungsverfahren

6.2.11 DFS Deutsche Flugsicherung (13.06.02 und 03.02.03)

wegen Anregungen zur Flugsicherheit

6.2.12 Zurückgewiesene Anträge in der Erörterung der Träger öffentlicher Belange (08.04.03 bis 12.08.03)

6.3 Zurückgewiesene Anregungen und Bedenken der anerkannten Naturschutzverbände

6.3.1 AG 29 (18.06.02/15.07.02 und 10.02.03)

wegen:

- Verfahrensfragen
- Unzureichender Planunterlagen
- Der Genehmigungssituation
- Alternativenprüfung
- Planrechtfertigung
- Naturschutzfachlichen Planung (LBP, UVS, Verträglichkeitsprüfungen)
- Flugtechnik

- Entwässerung

6.3.2 BUND (18.06.02/01.07.02/15.07.02/21.07.02, 10.02.03 und 26.09.2004)

wegen:

- Verfahrensfragen
- Unzureichender Planunterlagen
- der Genehmigungssituation
- Alternativenprüfung
- Planrechtfertigung
- Naturschutzfachlichen Planung (LBP, UVS, Verträglichkeitsprüfungen)
- Flugtechnik
- Entwässerung
- Immissionen (Ermittlung, Auswirkungen)
- weiterer zwischenzeitlich geplanter bzw. durchgeführter Baumaßnahmen auf dem Flughafen

6.3.3 NABU (18.06.02/01.07.02, 13.02.03, 27.09.04)

wegen:

- Verfahrensfragen
- Unzureichender Planunterlagen
- Der Genehmigungssituation
- Alternativenprüfung
- Planrechtfertigung
- Naturschutzfachlichen Planung (LBP, UVS, Verträglichkeitsprüfungen)
- Flugtechnik
- Entwässerung
- Immissionen (Ermittlung, Auswirkungen)
- Weiterer zwischenzeitlich geplanter bzw. durchgeführter Baumaßnahmen auf dem Flughafen

6.3.4 Zurückgewiesene Anträge der Naturschutzverbände im Erörterungstermin der Träger öffentlicher Belange (08.04.03 bis 12.08.03)

6.4 Zurückgewiesene Einwendungen einzelner Einwender

6.4.1 Zurückgewiesene Einwendungen einzelner Einwender im Auslegungsverfahren

Soweit die nachfolgend aufgeführten Einwender neben den hier behandelten individuellen Einwendungen weitere Belange geltend gemacht haben, wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 6.1. verwiesen.

6.4.1.1 (14.07.02)

Auswirkungen auf tierärztliche Praxis: Unkonzentrierte Behandlung;
Auswirkungen auf tierärztliche Praxis: postoperative Komplikationen;
Abortrate bei Tieren durch Fluglärm erhöht, insbesondere durch Nachtflüge

6.4.1.2 (14.07.02)

Existenzbedrohung wegen Auswirkungen auf Tierarztpraxis

6.4.1.3 (30.06.02)

Mehraufwand für Wechsel des Tennisvereins;
Aussetzung des Verfahrens bis zum Abschluss zivilgerichtlicher Verfahren

6.4.1.4 (08.07.02)

Ersatz für Behandlungskosten der Enkelkinder wegen Angst vor Flugzeugen, Hörschäden sowie für Nachhilfeunterricht (Folgeschäden);
Start- und Landevebot für B 737-200

6.4.1.5 (10.07.02, 09.02.03)

Geltendmachung von Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege

6.4.1.6 (12.06.02)

Schwerbehinderung wegen irreparablen Lungenleidens;
Wertminderung für Immobilie;
Herabsetzung der Grundsteuer

6.4.1.7 (15.07.02)

Dauerhafte Nutzung des Wäschetrockners, da Wäsche nicht draußen getrocknet werden kann

6.4.1.8 (15.07.02)

Auslegung unterschiedlich in Grönau und Hansestadt Lübeck, Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes zum Nachteil der Grönauer Bürger

6.4.1.9 (08.07.02)

Kollisionsgefahr am Flughafen Lübeck-Blankensee wegen Warteschleifen Flughafen Hamburg

6.4.1.10 (08.07.02)

Deponie Niemark: Schütthöhe und Attraktivität für Möwen und Krähen (Vogel-schlag)

6.4.1.11 (07.07.02)

Subvention fremder Fluggäste

6.4.1.12 (08.07.02)

Kirchliche Kulturdenkmale: Luftschadstoffe, Erschütterungen, Lärm

6.4.1.13 (11.07.02)

gegenwärtige und geplante Zusammenarbeit mit Flughafen Hamburg offenlegen;
Rechnungen der Projektsteuerung GAC sollen vorgelegt werden;
Parkplätze in höchstens 200 m Entfernung vom Terminal sind nachzuweisen;
Einzäunung als Ausweitung des Flughafengeländes für weitere Expansion

6.4.1.14 (12.07.02)

durchfahrende/abfliegende Urlauber beleben mit ihrem Geld nicht die heimische Wirtschaft, sondern machen die Lauenburgische Seenplatte unattraktiv

6.4.1.15 (11.07.02)

Belästigung durch Einmessung des ILS (S. 2);
Hauptstraße Nr. 78 in den Planunterlagen nicht berücksichtigt (S. 3);
keine Bereitschaft, Bäume auf dem Grundstück Hauptstraße 71 zu fällen

6.4.1.16 (02.07.02)

Auswirkungen auf den eingerichteten und ausgeübten Betrieb einer psychotherapeutischen Praxis

6.4.1.17 (04.07.02)

- Forderung nach Umweltmanagement/Zertifizierung;
- Bodenradar macht Bau des Rollweges C (neu) überflüssig;
- Umzäunung des Flughafengeländes teilweise nicht notwendig

6.4.1.18 (10.07.02)

- unerlaubtes Parken auf Ackerflächen beeinträchtigt die Bewirtschaftung -
- Kosten

6.4.1.19 (26.06.02)

Gefahren durch unkontrolliertes Zuparken des eigenen Grundstücks

6.4.1.20 (08.06.02 / 17.06.02)

- Forderung nach Umweltmanagement/Zertifizierung;
- Bedarf und Beteiligung der Wirtschaft am Ausbau

6.4.1.21 (11.07.02)

Segeln auf dem Ratzeburger See wird eingeschränkt

6.4.1.22 (09.07.02)

Ausgelegte Unterlagen sind nicht rechtskräftig unterzeichnet

6.4.1.23 (07.07.02)

- Einbeziehung der Umfrageergebnisse der IHK Lübeck;
- neue Verkehrsführungen u.a. nach Skandinavien in Bedarfsberechnung nicht

einbezogen;

- Stellungnahme des Bundesumweltministeriums

6.4.1.24 (07.02.03)

wegen Grunderwerb

6.4.1.25 (25.06.02)

- A 20, B 207 führen zu mehr Starts Richtung Osten;

- Zuständigkeit für die Waldschule im Katastrophenfall klären

6.4.1.26 (15.07.02)

Unterlagen allgemeinverständlich ins Internet, unabhängig von Behördenöffnungszeiten,

Übertragung der Einwendungen auf einen neuen Wohnort, „dem ökologischen

Wahnsinn der Billigflieger einen Riegel vorschieben“,

System von Tunneln auch unter Start- und Landebahn

6.4.2 Zurückgewiesene Einwendungen einzelner Einwender im bekannt gemachten Termin

7. Gesamtabwägung

8. Plankorrekturen durch Blaeintragungen und Deckblätter (Hinweis)

Soweit Änderungen der Planunterlagen im Erörterungstermin oder in diesem Beschluss festgesetzt worden sind, wurden die Planunterlagen durch Blaeintragungen geändert bzw. durch Deckblätter ergänzt.

9. Zustellung/Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses

Dieser Planfeststellungsbeschluss wird gemäß § 141 Abs. 4 S. 1 LVwG dem Träger des Vorhabens zugestellt, im übrigen werden gemäß § Abs. 5 LuftVG i.V.m. § 141 Abs. 5 S. 1 LVwG die weiteren Zustellungen durch amtliche Bekanntmachung ersetzt, da mehr als 300 Zustellungen vorzunehmen wären.

Jeweils eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung und eine Ausfertigung des festgestellten Plans werden für die Dauer von zwei Wochen gemäß § 141 Abs. 4 LVwG

- a) in der Stadtverwaltung der Hansestadt Lübeck, Fachbereich Stadtplanung, Mühlendamm 12, 23552 Lübeck,
- b) in der Amtsverwaltung des Amtes Ratzeburg-Land, Fünfhausen 1, 23909 Ratzeburg,
- c) in der Außenstelle des Amtes Ratzeburg-Land, Am Torfmoor 2, 23627 Groß Grönau,
- d) in der Amtsverwaltung des Amtes Nordstormarn, Am Schiefen Kamp 10, 23858 Reinfeld,
- e) in der Amtsverwaltung des Amtes Berkenthin, Am Schart 16, 23919 Berkenthin
- f) in der Amtsverwaltung des Amtes Gudow-Sterley, Kaiserberg 17, 23899 Gudow
- g) in der Amtsverwaltung des Amtes Büchen, Amtsplatz 1 21514 Büchen

nach Maßgabe der örtlichen Bekanntmachungen öffentlich zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden auch örtlich bekannt gemacht.

Gegenüber den Betroffenen und denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, gilt dieser Planfeststellungsbeschluss mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt. Diese können innerhalb eines Monats nach dem Ende der Auslegungsfrist Klage erheben und Antrag auf aufschiebende Wirkung der Klage stellen.

10. Kostenentscheidung

Das Planfeststellungsverfahren ist gemäß § 1 Abs. 1 der Kostenverordnung der Luftfahrt (LuftKostV) kostenpflichtig. Über die zu erhebenden Gebühren und Auslagen ergeht ein gesonderter Bescheid.

Begründung:

Zu 1. (Festgestellte Flughafenausbaumaßnahme)

Die verfahrensrechtlichen Bestimmungen der §§ 10 LuftVG und 140 LVwG wurden eingehalten.

Nachdem am 26.06.01 ein Scoping-Termin stattgefunden hatte, beantragte die Flughafen Lübeck GmbH mit Schreiben vom 27.03.02 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des Flughafens Lübeck. Gemäß den Bekanntmachungen in der Lübecker Stadtzeitung vom 07.05.02 und den Lübecker Nachrichten vom 04.05.02 (Lauenburger Teil) und vom 07.05.02 (Stormarner Nachrichten) lagen die nachfolgend aufgeführten Planunterlagen in der Zeit vom 17.05.02 bis 17.06.02 für jedermann in der Stadtverwaltung der Hansestadt Lübeck und in den Amtsverwaltungen Nordstormarn, Berkenthin und Ratzeburg Land zzgl. deren Außenstelle in Groß Grönau zur Einsicht aus:

Unterlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
			1 - 37
Band 1			
Kapitel 1	Erläuterungsbericht		
	Anlagen 1 bis 3: Lagepläne	1:10.000/7.000	1 - 3
	Anlage 4: Übersichtsplan	ca. 1:64.000	1
Kapitel 2	Bedarfsbegründung		1 - 39
Band 2			
Kapitel 3	Bautechnische Unterlagen, Flugbetriebstechnik		1 - 21
	Anlage 3.2.1: Übersichtskarte Bauschutzbereich	1:25.000	1
	Anlage 3.2.2: Übersichts-Längsschnitt Bauschutzbereich	1:25.000/2.500	1
	Anlage 3.2.3: Übersichts-Längsschnitt Hindernisse	1:25.000/2.500	1
	Anlage 3.2.4: Übersichts-Querschnitt Hindernisse	1:10.000/1.000	1
	Anlage 3.2.5: Lageplan mit Hindernissen	1:2.500	1

Unterlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
	Anlage 3.2.6: Längsschnitt Piste 07 und Piste 25	1:2.500/250	1 - 2
	Anlage 3.2.7: Strecken der Start- und Landebahn	1:2.500/200	1
	Anlage 3.3.1: Übersichtslageplan Befeuerung, E-Technik, ILS	1:2.500/200	1
	Anlage 3.3.2: Lagepläne 1 bis 4 Befeuerung, E-Technik, ILS	1:500	1 - 4
	Anlage 3.3.3: Längsschnitt Anflug 25 Befeuerung	1:1.000/100	1
	Anlage 3.3.4: Landekurssender 07 Profile Befeuerung, E-Technik, ILS	1:500/50	1
	Anlage 3.4.1: Übersichtslageplan Markierung, Beschilderung	1:2.500	1
	Anlage 3.4.2: Lagepläne 1 bis 3 Markierung, Beschilderung	1:500	1 - 3
Band 3			
Kapitel 3	Bautechnische Unterlagen – Entwässerung (Text)		1 - 3
	Anlage 3.5 Betriebszust.SW-Behandlung		1
	Anlage 3.5.1: Übersichtskarte Entwässerung	1:10.000	1
	Anlage 3.5.2: Übersichtslageplan Entwässerung	1:2.500	1
	Anlage 3.5.3: Übersichtslängsschnitt S/L – Bahn Entwässerung und Übersichtslängsschnitt Rollbahn N	1:2.500/250	1 - 2
	Anlage 3.5.4: Lagepläne 1 bis 4 Entwässerung	1:500	1 - 4
	Anlage 3.5.5: Regelquerschnitte S/L – Bahn/ Rollbahn N	1:100/20	1 - 2
	Anlage 3.5.6: Kanal-Längsschnitte	1:500/50	1 - 5
	Anlage 3.5.7: Längsschnitt 4 Start-/Landebahn	1:500/50	1
	Wassertechnische Beschr. U. Berechnungen		1 - 16

Unterlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
	Anlage 3.5.8: Übersichtslageplan Entwässerungsflächen	1:2.500	1
	Anlage 3.5.9: Bauwerkskizze Auffangbecken	1:50	1
Band 4			
Kapitel 4	Schalltechnisches Gutachten, bestehend aus 48 Seiten Textteil mit		1 - 48
	Blatt 1.1 bis 1.6 Übersichtspläne und Flugroutenplan	1:6.000/7.000 1:130.000	1 - 6 1
	Blatt 2.1 und 2.2 Übersichtspläne Standorte Lärmmesscontainer und Standorte der Handmessungen	1:10.000 1 : 5.000	1 1
	Blatt 3.1 bis 3.4 DES-Datenblätter Routenbelegungen 25 bzw. 07		1 - 4
	Blatt 4.1 bis 4.15 Mittelungspegel $L_{eq(3)}$ und $L_{eq(4)}$ für den Tag und die Nacht (Ist-Zustand 2000, Nullvariante 2010 und Prognose mit Ausbau 2010)	1:45.000/20.000	1 - 15
	Blatt 4.16 bis 4.27 Maximalpegel Ist-Zustand 2000, Nullvariante 2010 und Prognose (mit Ausbau) 2010	1:20.000/30.000 und 1:90.000	1 - 12
	Blatt 5.1 bis 5.5 Bodenlärm Rollbewegungen, Ist-Zustand 2000 und Prognose 2010 (mit Ausbau)	1:10.000/20.000	1 - 5
Band 5			
Kapitel 5	Umweltverträglichkeitsstudie		1 - 143
	Pläne 1a bis 1f: Schutzgut Menschen	1:50.000/100.000	1 - 6
	Pläne 2a und 2b: Schutzgut Pflanzen Bestand Biotoptypen	1:5.000	1 - 2
	Plan 3: Schutzgut Pflanzen: Bewertung Ermittlung der Auswirkungen	1:5.000	1

Unterlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
	Pläne 4a bis 4c: Schutzgut Tiere: Bestand und Bewertung Heuschrecken/Tagfalter/Reptilien	1:8.000	1 - 3
	Plan 4d: Schutzgut Tiere: Brutvögel	1:5.000	1
	Plan 5: Schutzgut Boden	1:5.000	1
	Plan 6: Schutzgut Wasser	1:5.000	1
	Plan 7: Schutzgut Landschaft	1:5.000	1
Band 6			
Kapitel 6	Landschaftspflegerischer Begleitplan		1 - 65
	Plan 1: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Bestand	1:2.000	1
	Plan 2: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Beeinträchtigungen und Maßnahmen	1:2.000	1
Kapitel 7	Grunderwerbsplan, Grunderwerbsliste		1 - 3
	Anlage: Grunderwerbsplan	1:2.000	
Kapitel 8	Bauwerksverzeichnis, Bauwerksplan		1
	Plan Nr. 8.2: Lageplan Bauwerke	1:2.500	1
Band 7			
Kapitel 9	Materialbände		
Kapitel 9.1	Gutachten zur Flora und Fauna		1 - 146
	Anhang I: Tabellen		I - LXII
	Anhang II: Definitionen der Lebensraumtypen		LXII -
	Anhang III: Trellis-Diagramme		LXXIV
Band 8			
Kapitel 9.2	FFH-Verträglichkeitsstudie		1 - 64
Kapitel 9.3	Gutachten Luftschadstoffe		1 – 64/65
	Anlage 1: Flugzeugklassen		1
	Anlage 2: Festlegung von flugzeugspezifischen Emissionsfaktoren für die Schadstoffkomponenten Staub, Ruß, Benzol und Benzo(a)pyren		1 - 7

Unterlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
	Anlage 3: Ozon-Bildung		1 - 2
	Anlage 4: Flugverkehrsbedingte Immissionen Ist-Situation 2000		1 - 14
	Anlage 5: Flugverkehrsbedingte Immissionen Nullvariante 2010		1 - 14
	Anlage 6: Flugverkehrsbedingte Immissionen Ausbau-Szenario 2010		1 - 14
	Anlage 7: Flugverkehrsbedingte Immissionen Ausbau-Szenario 2010 und Kfz-bedingte Im- missionen durch die A 20 und die B 207 neu		1 - 13
Kapitel 9.4	Gutachten Boden und Wasser		1 - 46
	Anlage 1: Karte Boden: Bestand	1:5.000	1
	Anlage 2: Karte Boden: Bewertung	1:5.000	1
	Anlage 3: Karte Wasser: Bestand - Grundwasserfließgeschehen -	1:25.000	1
	Anlage 4: Karte Wasser: Bestand Sondergutachten Boden und Wasser	1:5.000	1
	Anlage 5: Karte Wasser: Bewertung	1:5.000	1
Band 9			
Kapitel 9.5	Potenzialanalyse		1 - 124
	Anhang 1: Übersicht der sozio-ökonomischen Daten 1999 und 2010 für Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Hamburg		1 - 2
	Anhang 2: Erläuterung zum Kapitel 3.2		1 - 2
	Anhang 3: Passagierpotenzial des Flughafens Lübeck im Jahre 1999		1 - 3
	Anhang 4: Verkehrsflughafen Lübeck- Blankensee, Flugplatzverkehrsstatistik 1996 – 2000		1 - 2
	Anhang 5: Notwendige Startbahnlänge der B737-Typen bei voller Nutzung des MTOW und feuchter Startbahnoberfläche (Abbildung)		1 - 2

Unterlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
	Anhang 6: Notwendige Startbahnlänge der B737-Typen bei voller Nutzung des MTOW und feuchter Startbahnoberfläche (Tabelle)		1
	Anhang 7: Motorisierung der B737-700, -800, -900 bei europäischen Fluggesellschaften		1
	Anhang 8: Passagierpotenzial des Flughafens Lübeck im Jahre 2010		1 - 2
	Anhang 9: Exkurs – Umrechnung der Passagierpotenziale in Flugbewegungen auf Basis der Prognosen für 2010		1 - 8
	Anhang 10: Bestand von Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen bei den größten deutschen Charterfluggesellschaften, März 2001		1
Band 10			
Kapitel 9.6	Auszug aus dem Generalentwässerungsplan		1 - 31
	Anlage 1: Verbräuche von Enteisungsmittel am Flughafen Lübeck		1 - 2
	Anlage 2: Sicherheitsdatenblätter (4-fach)		1 – 4 1 – 5 1 – 5 1 - 5
	Nr. 3.1: Regenwasserentwässerung	1:2.5000	1
Kapitel 9.7	Beschreibung des Flughafenbetriebes		1 - 65
	Anhang: mit Anlagen 1 bis 9		1 - 112

Die Einwendungsfrist lief am 15.07.02 ab.

Bereits vor Erörterung war aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen ein Planänderungsverfahren durchgeführt worden, in dem die Änderungen durch Deckblätter und Blau-eintragung in die ausgelegten Unterlagen eingearbeitet wurden. Die Änderungen erforderten keine erneute Planauslegung. Die hiervon Betroffenen und die in ihrem Aufgabenkreis berührten Behörden wie auch die anerkannten Naturschutzverbände wurden durch Übersendung der Planänderungsunterlagen beteiligt und erhielten Gelegenheit, hierzu Stellung zu

nehmen bzw. Einwendungen zu erheben. Die Frist des § 140 Abs. 8 S. 1 LVwG wurde gewahrt. Die Planänderungsunterlagen bestanden aus:

Unterlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
Band 1			
Kapitel 1	Erläuterungsbericht		1 - 60
	Anlage 1: Plan mit den Grundstücksgrenzen des Flughafens Lübeck	1:10.000	1
	Anlage 2: Lageplan mit den Grenzen des sichergestellten Naturschutzgebietes und des ausgewiesenen Schutzgebietes nach EG-Vogelschutzrichtlinie	1:10.000	1
	Anlage 3: Plan des Flughafenbetriebsgeländes mit den beantragten Baumaßnahmen	1:7.000	1 - 3
	Anlage 4: Übersichtsplan mit Eingriffsort des Vorhabens (Flughafen Lübeck) und Lage der Ausgleichs- und Ersatzflächen	1:170.000 1:64.000	1 - 2
Band 2			
Kapitel 3	Bautechnische Unterlagen - Flugbetriebstechnik		1 - 21
	Anlage 3.3.1: Übersichtslageplan Befeuerung, E-Technik, ILS	1:2.500/200	1
	Anlage 3.3.2: Lageplan 3 Befeuerung, E-Technik, ILS	1:500	1 x Blatt 3 1 x Blatt 4
	Lageplan 4 Befeuerung, E-Technik, ILS	1:500	
Band 5			
Kapitel 5	Information zur UVS		1 - 6
	Umweltverträglichkeitsstudie		1 - 149
	Plan 0: Abgrenzung der Untersuchungsräume nach Schutzgütern	1:1.000/50.000	1
	Pläne 1a bis 1f: Schutzgut Menschen	1:50.000/100.000	1 - 6
	Pläne 2a und 2b: Schutzgut Pflanzen Bestand	1:5.000	1 - 2

Unterlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
	Biotoptypen		
	Plan 3: Schutzgut Pflanzen: Bewertung Ermittlung der Auswirkungen	1:5.000	1
	Pläne 4a bis 4c: Schutzgut Tiere: Bestand und Bewertung Heuschrecken/Tagfalter/Reptilien	1:8.000	1 - 3
	Plan 4d: Schutzgut Tiere: Brutvögel	1:5.000	1
	Plan 5: Schutzgut Boden	1:5.000	1
	Plan 6: Schutzgut Wasser	1:5.000	1
	Plan 7: Schutzgut Landschaft	1:5.000	1
Band 6	Information zum LBP		1 - 14
Kapitel 6	Landschaftspflegerischer Begleitplan		1 - 65
	Anhang 1 bis 9: Lage der Ersatzflächen E 1 bis E 6 in den Gemeinden Klein Wesenberg, Ronsdeshagen, Krummesse und der Hansestadt Lübeck	Ca. 1:5.000	1 - 9
	Plan 1: Landschaftspflegerischer Begleitplan: Bestand	1:2.000	1
	Plan 2: Landschaftspflegerischer Begleitplan: Beeinträchtigungen und Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich	1:2.000	1
	Plan 3: Landschaftspflegerischer Begleitplan: Ersatzmaßnahmen und sonstige Maßnahmen	1:2.000	1
Kapitel 7	Grunderwerbsplan, Grunderwerbsliste Grunderwerbsverzeichnis		1 - 5
	Grunderwerbsplan	1:2.000	1 - 2
Kapitel 8	Bauwerksverzeichnis, Bauwerksplan Bauwerksverzeichnis		1 - 2
	Anlage 8.2: Lageplan Bauwerke	1:2.500	1
Band 7			
Kapitel 9	Materialbände		
Kapitel 9.1	Gutachten zur Flora und Fauna		1 - 147

Unterlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
	Anhang I: Tabellen		I - LXIII
	Anhang II: Definitionen der Lebensraumtypen		LXIV - LXXV
	Anhang III: Trellis-Diagramme		LXXVI - LXXIX

Die Erörterung gemäß § 140 Abs. 6 LVwG fand am 08.04., 10.04., 15.04., 16.04., 22.04., 22. – 24.04., 29.04., 30.04., 08.05., 13.05., 14.05., 20. – 22.05., 03. – 05.06., 10. – 12.06., 17.- 19.06., 23.06., 24.06., 08. – 10.07. und 12.08.03 (Erörterung mit den Trägern öffentlicher Belange einschließlich der anerkannten Naturschutzverbände) bzw. am 13.08., 14.08., 19. – 21.08., 26. – 28.08. sowie 14. – 16.10.03 (bekannt gemachter Termin) in der Hansestadt Lübeck bzw. Groß Grönau statt.

Die Verhandlungstage für die Erörterung der privaten Einwendungen wurden örtlich bekannt gemacht. Entsprechende Bescheinigungen der Hansestadt Lübeck sowie der Ämter Nordstormarn, Berkenthin und Ratzeburg-Land liegen vor.

Die Benachrichtigung der Einwender wurde gemäß § 140 Abs. 6 S. 4 LVwG durch amtliche Bekanntmachung ersetzt. Diese erschien im Amtlichen Anzeiger Nr. 30 vom 28.07.03 und in der Gesamtausgabe der Lübecker Nachrichten vom 22.07.03 sowie für die Fortsetzungstermine im Amtlichen Anzeiger Nr. 38 vom 22.09.03 und in der Gesamtausgabe der Lübecker Nachrichten vom 30.09.03.

Wegen der vielfach gleichlautenden Einwendungen wurde themenbezogen verhandelt. Den Einwendern wurde ausreichend Gelegenheit gegeben, ihre Einwendungen vertieft darzustellen, sich zu den einzelnen Themenkomplexen zu äußern und von dem Vorhabensträger Auskünfte über den Plan einzuholen. Die Einwendungen, die sich gegen die Durchführung des Anhörungsverfahrens richten, sind unbegründet und deshalb zurückzuweisen (s. im einzelnen zu 6.1.1 Verfahrensfragen).

Die Erörterung erbrachte weitere Planänderungen, die durch Deckblätter und Blaueträgung in die ausgelegten Unterlagen eingearbeitet wurden. Auch diese Änderungen erforderten keine erneute Auslegung. Die hiervon Betroffenen und die in ihrem Aufgabenkreis berührten Behörden wie auch die anerkannten Naturschutzverbände wurden durch Übersendung

der Planänderungsunterlagen beteiligt und erhielten Gelegenheit, hierzu Stellung zu nehmen bzw. Einwendungen zu erheben. Die Frist des § 140 Abs. 8 S. 1 LVwG für die bereits zuvor beteiligten Stellen wurde gewahrt. Die Gemeinden Götting und Bröthen erhielten über ihre jeweilige Amtsverwaltung Gelegenheit zur Stellungnahme binnen drei Wochen (vereinfachtes Verfahren nach § 140 Abs. 8 S. 2 i.V.m. Abs. 3 S. 2 LVwG).

Die Planänderungsunterlagen bestanden aus:

Unterlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
Band 1			
Kapitel 1	Erläuterungsbericht		1 - 50
	Anlage 0: Abgrenzung der Untersuchungs- räume nach Schutzgütern	1:100.000/50.000	1
	Anlage 2: Abgrenzung EU-Vogelschutzgebiet, einstweilig sichergestelltes NSG und vorge- schlagenes FFH-Gebiet	1:20.000	1 - 2
	Anlage 4: Lage der Ausgleichs- und Ersatzflä- chen	Ca. 1:125.000	1 - 2
	Anlage 5: Allgemeinverständliche Zusammen- fassung (AVZ)		1 - 61
Band 2			
Kapitel 3	Bautechnische Unterlagen – Flugbetriebstech- nik		1 - 21
	Anlage 3.2.1: Übersichtskarte Bauschutzbe- reich	1:25.000	1 - 2
	Anlage 3.2.2: Übersichts-Längsschnitt Bau- schutzbereich	1:25.000/2.500	1 - 2
	Anlage 3.2.5: Lageplan mit Hindernissen	1:2.500	1 - 2
	Anlage 3.3.1: Übersichtslageplan Befeuerung, E-Technik, ILS	1:2.500/200	1 - 2
	Anlage 3.3.2: Lageplan 4 Befeuerung, E-Technik, ILS	1:500	1 - 2
	Anlage 3.3.3: Längsschnitt Anflug 25 Befeue-	1:1.000/100	1 - 2

Unterlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
	rung		
Band 3			
Kapitel 3	Bautechnische Unterlagen – Entwässerung (Text)		1 - 5
	Anlage 3.5: Betriebszustände, Schmutzwasserbehandlung		1 - 2
	Anlage 3.5.3: Übersichtslängsschnitt S/L – Bahn Entwässerung und Übersichtslängs- schnitt Rollbahn N	1:2.500/250	1 – 2 (Blatt 1) 1 – 2 (Blatt 2)
	Anlage 3.5.4: Lageplan 4 Entwässerung	1:500	1 - 2
	Anlage 3.5.5: Regelquerschnitt S/L – Bahn	1:100/20	1 - 2
	Anlage 3.5.7: Längsschnitt 4 Start- und Lan- debahn	1:500/50	1 - 2
	Baubeschreibung Entwässerungsmaßnahmen Wassertechnische Beschreibungen und Be- rechnungen		1 - 23
	Anlage 3.5.8: Übersichtslageplan Entwässe- rungsflächen	1:2.500	1 - 2
	Anlage 3.5.9: Bauwerkskizze Auffangbecken	1:50	1 - 2
Band 5			
Kapitel 5	Umweltverträglichkeitsstudie		1 - 160
	Plan 0: Abgrenzung der Untersuchungsräume nach Schutzgütern	1:100.000/50.000	1
	Plan 2: Schutzgut Pflanzen Bestand Biotopty- pen	1:5.000	1
	Plan 3: Schutzgut Pflanzen: Ermittlung der Auswirkungen		1
	Plan 4d: Schutzgut Tiere: Brutvögel	1:5.000	1

Unterlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
Band 6			
Kapitel 6	Landschaftspflegerischer Begleitplan		1 - 88
	Plan 1: Landschaftspflegerischer Begleitplan: Bestand	1:2.000	1
	Plan 2: Landschaftspflegerischer Begleitplan: Beeinträchtigungen und Maßnahmen	1:2.000	1
	Plan 3: Landschaftspflegerischer Begleitplan: Ersatzmaßnahmen und sonstige Maßnahmen	1:2.000	1
	Plan 4: Landschaftspflegerischer Begleitplan, Ersatzflächen und Biotopverbund	1:10.000	1
Kapitel 7	Grunderwerbsplan, Grunderwerbsliste		
	Anlage: Grunderwerbsplan	1:2.000	1
	Grunderwerbsliste		1 - 6
Kapitel 8	Bauwerksverzeichnis		1 - 2
	Bauwerksverzeichnis		
	Plan Nr. 8.2: Lageplan Bauwerke	1:2.500	1
Band 7			
Kapitel 9	Materialbände		1 - 143
Kapitel 9.1	Gutachten zur Flora und Fauna		
	Anhang I: Tabellen		I - LXV
	Anhang II:		LXVI - LXXXVII
	Anhang III:		LXXXVIII - LXXXI
Band 8			
Kapitel 9.2	FFH-Verträglichkeitsstudie		1 - 97
	Plan A: Europäisches Vogelschutzgebiet „Wulfsdorfer Heide“ Brutvögel – Bestand	1:5.000	1
	Plan B: Europäisches Vogelschutzgebiet „Wulfsdorfer Heide“	1:10.000	1

Unterlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
	Potenzielle Lebensräume von ehemaligen, aktuell nicht vorkommenden Vogelarten des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie im Vogelschutzgebiet – Bestand		
	Plan C-Süd: Europäisches Vogelschutzgebiet „Wulfsdorfer Heide“	1:5.000	1
	Arten des Anhang I/Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele – Variante Süd		
	Anlage zur Karte C-Süd		1
	Plan C-Nord: Europäisches Vogelschutzgebiet « Wulfsdorfer Heide »		1
	Arten des Anhang I/Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele – Variante Nord		
	Anlage zur Karte C-Nord		1
	Plan D: Zur Meldung vorgeschlagenes Gebiet „Wulfsdorfer Heide und Blankenseeniederung“ Lebensraumtypen und Arten nach Anhang I und II der FFH-Richtlinie – Bestand	1:5.000	1
	Plan E: Zur Meldung vorgeschlagenes Gebiet „Wulfsdorfer Heide und Blankenseeniederung“	1:5.000	1
	Lebensraumtypen und Arten		
	Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele		
	Anlage zur Karte E		1
	Plan F: Zur Meldung vorgeschlagenes Gebiet „Wulfsdorfer Heide und Blankenseeniederung“	1:5.000	1
	Lebensraumtypen und Arten		
	Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele		
	Anlage zur Karte F		1
	Plan G: Zur Meldung vorgeschlagenes Gebiet „Wulfsdorfer Heide und Blankenseeniederung“	1:5.000	1

Unterlage	Inhalt	Maßstab	Blatt
	rung“ Zuordnung von Datenquellen für Lebensraum- typen des Anhang I der FFH-Richtlinie zu Teilgebieten des vorgeschlagenen Gebietes gemeinschaftlicher Bedeutung		
	Plan H: Europäisches Vogelschutzgebiet „Wulfsdorfer Heide“ und zur Meldung vorge- schlagenes Gebiet gemeinschaftlicher Bedeu- tung „Wulfsdorfer Heide und Blankenseenie- derung“ Übersicht über andere Pläne und Pro- jekte	1:25.000	1

Band 11

Kapitel 9.8	Verträglichkeitsprüfung Vogelschutzgebiet Standarddatenbogen Natura 2000 – Vogel- schutz		1 - 90 1 – 3
Kapitel 9.9	Arm- und Glanzleuchteralgen (KIFL- Gutachten 2004) und Anhang		1 – 11 I - VII
Kapitel 9.10	Amphibienerfassung (2004)		1 - 8
Kapitel 9.11	Bestandserfassung an Vögeln (2004)		1 - 13
Kapitel 9.12	Artennachweise aus dem PEP		1 - 11
Kapitel 9.13	Abschätzung zum Kompensationspotenzial Langenlehsten		1 - 9
Kapitel 9.12	Ergänzender Beitrag zur FFH-Verträglich- keitsüberprüfung		1 - 9

Die einzige stärker betroffene Grundeigentümerin, die Landgesellschaft Schleswig-Holstein, hat weder als Eigentümerin noch als Trägerin öffentlicher Belange Anregungen oder Bedenken vorgetragen. Im übrigen wurde über die zur zweiten Planänderung eingegangenen Stel-

lungnahmen der beteiligten Behörden und anerkannten Naturschutzverbände ergänzend erörtert.

Diese Erörterung fand statt am 18. Oktober im Straßenbauamt Lübeck (Träger öffentlicher Belange allgemein), am 19. Oktober 2004 im Amt für ländliche Räume Lübeck (anerkannte Naturschutzverbände) sowie am 26. Oktober 2004 im Bürgerhaus des Amtes Büchen (Gemeinden Bröthen und Göttin).

Einer Stellungnahme i.S.v. § 10 Abs. 2 S. 1 Nr. 4 LuftVG i.V.m. § 140 Abs. 9 LVwG bedurfte es nicht, da das Landesamt für Straßenbau und Verkehr gleichermaßen Anhörungsbehörde wie auch Planfeststellungsbehörde ist (vgl. Bonk/Neumann in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 6. Auflage 2001, § 73 Rn 118).

Mit Schreiben vom 21.12.04 hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft das Einvernehmen gemäß § 7 a Abs. 6 LNatSchG erklärt.

Die gemäß § 11 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erarbeitete zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen wurde gemäß § 12 UVPG bewertet und bei der mit diesem Planfeststellungsbeschluss getroffenen Entscheidung berücksichtigt. Die zusammenfassende Darstellung wurde auf der Basis der eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzverbände, der Einwendungen Privater sowie der Stellungnahme des Vorhabensträgers hierzu erstellt. Die Unterlagen nach §§ 11, 12 UVPG sind den auszulegenden planfestgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt.

Das Benehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Natur und Landwirtschaft des Landes Schleswig-Holstein wurde mit dortigem Schreiben vom 17. 01.2005(Az. V 335-6251 Blankensee) hergestellt, vgl. § 20 Abs. 4 LNatSchG. Die dortigen Anregungen und Bedenken sind in eine Überarbeitung der zusammenfassenden Darstellung gem. § 11 UVPG eingeflossen und im übrigen bereits in diesem Beschluss inhaltlich abgearbeitet.

Das Vorhaben ist entscheidungsreif. Mit den vom Vorhabensträger vorgelegten Unterlagen, den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der anerkannten Naturschutzverbände und den Einwendungen der Privatpersonen, den Erwiderungen des Vorha-

bensträgers und den im Laufe des Verfahrens eingebrachten Planänderungen und Ergänzungen ist der Sachverhalt so weit aufgeklärt, dass über alle entscheidungserheblichen Fragen auf fundierter, zuverlässiger Grundlage entscheiden werden kann.

Die Planrechtfertigung für die hiermit planfestgestellten Maßnahmen ist nachgewiesen (s. zu 6.1.2).

Zu 2. Maßgaben (Planänderungen und Auflagen)

Zu 2.1.2 (Auflagen)

3. Zur Vermeidung von Gewässerverunreinigungen war dem Vorhabensträger aufzuerlegen, den Rollweg N nur mechanisch von Schnee und Eis zu räumen, da ein Anschluss des Rollweges an das Entwässerungssystem nicht geplant ist, sondern lediglich eine Versickerung erfolgen soll.

9. Die Auflage folgt aus § 24 Abs. 1 Nr. 5 LNatSchG. Das Betretungsverbot ist abweichend von der gesetzlichen Regelung auf den Zeitraum zu beschränken, ab dem am konkreten Ort mit dem Eintreffen des Kranichs und damit dem Beginn der empfindlichen Phase zu rechnen ist. Diese dauert bis zum Ende der Jungenaufzucht, d.h. bis diese flügge sind.

10. Die Auflage ist aus Gründen des Artenschutzes erforderlich, um Störungen eines balzenden oder brütenden Kranichpaares auszuschließen. Der über die in § 24 Abs. 1 Nr. 5 LNatSchG hinausgehende Radius von 300 m rechtfertigt sich aus der intensiveren Störwirkung einer Bautätigkeit mit Maschineneinsatz.

Zu 2.3 (Landschaftspflege)

Zu 2.3.1 (Genehmigung des Eingriffs in die Natur)

Es wird auf § 7a Abs. 1 und 6 sowie auf § 9 Abs. 2 des Landesnaturschutzgesetzes (LNatSchG) verwiesen.

Das Einvernehmen wurde mit Schreiben der obersten Naturschutzbehörde vom 21.12.2004 (Az.: V 335-6251) (§ 7a Abs. 6 LNatSchG) hergestellt

Zu 2.3.2 (Nebenbestimmungen)

Monitoring:

Ein Monitoring ist erforderlich, da bei einigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen das eingestellte Entwicklungsziel einer besonderen, über die Effizienzkontrolle hinausgehende Beobachtung bedarf. Die über das Ergebnis des Anhörungsverfahrens noch erforderliche Feinjustierung des Monitorings erfolgt einvernehmlich zwischen Vorhabensträger und Untere Naturschutzbehörde. Der Planfeststellungsbehörde ist das Ergebnis hierzu zeitnah zu übermitteln.

Grunddienstbarkeit:

Die Eintragung einer Grunddienstbarkeit in das Grundbuch anstelle des ausgewiesenen Erwerbs der in den Planfeststellungsunterlagen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dargestellten Flächen ist grundsätzlich zulässig.

Voraussetzung für diese Änderung der im Plan ausgewiesenen Eigentumsflächen ist die auch weiterhin nach Realisierung des Plans vorhandene Erschließung über das öffentliche Wegenetz. Die in das Grundbuch einzutragende Grunddienstbarkeit hat mindestens folgende Angaben zu enthalten:

1. Darstellung der gem. in den o.g. Planfeststellungsunterlagen festgestellten Ausgleichs – und Ersatzmaßnahmen sowie den daraus abzuleitenden Maßnahmen in den nach Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses aufzustellenden landschaftspflegerischen Ausführungsplanes (LAP) des betroffenen Flurstücks. Dies schließt das diesen Plänen zugrundeliegende Pflegekonzept ein.
2. Dem Vorhabensträger, seinen Erfüllungsgehilfen sowie von ihm beauftragten Dritte ist ein jederzeitiges Betretungsrecht des betroffenen Flurstückes einzuräumen.
3. Ein Recht auf Verpachtung der Fläche besitzt der Eigentümer nicht, dies kann nur durch den Vorhabensträger ausgeübt werden, da nur er dann die in dem Pflegekonzept dargestellten Entwicklungsziele der Fläche umsetzen und die Einhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss verbundenen Auflagen sicherstellen kann.

Es sind die Bestimmungen des § 8 Abs. 6 LNatSchG zu beachten.

Zu 2.3.3(Befreiung von den Festsetzungen der Landesverordnung zur einstweiligen Sicherstellung des geplanten Naturschutzgebietes – Grönauer Heide -)

Durch dieses planfestzustellende Vorhaben erfolgt ein Eingriff in das einstweilig sichergestellte Naturschutzgebiet Grönauer Heide. Die Notwendigkeit dieses Vorhabens und des damit verbundenen Eingriffs ergibt sich aus Ziffer 6.1.2 dieses Beschlusses. Hierauf wird verwiesen. Daneben ist folgendes anzumerken:

Der Eingriff in dieses Gebiet durch das planfestzustellende Vorhaben erfolgt zum einen durch die Versetzung des Zaunverlaufes. Das Erfordernis der Versetzung des Zaunes begründet sich in der Verlängerung der Startbahn (Osten) bzw. in der Verlängerung der Rollbahn (Norden). Die südlich Verlegung des Zaunes ist im Rahmen des Anhörungsverfahrens im Hinblick der Eingriffsminimierung optimiert worden. Letztendlich ist dessen Verschiebung erforderlich, da bereits die heutige Lage des Zaunes nicht den Sicherheitsforderungen (Hindernisfreiheit) entspricht. Der Zaun selbst ist erforderlich, um den Zugang von jedermann zum Flughafengelände zu unterbinden, um auch so einen sicheren Betrieb des Flughafens zu ermöglichen.

Der Zaun selbst stellt für die zu betrachtende Tierwelt in diesem Gebiet keine neue Anlage dar, sondern eine bereits bekannte Einrichtung, die nunmehr einen neuen Standort erhalten soll, und zwar im Randbereich des der Sicherstellung unterliegenden Gebietes. In Anbetracht des hohen öffentlichen Interesses an dem planfestzustellenden Vorhaben ist dieser Eingriff in das sichergestellte Gebiet hinnehmbar.

Die Verlängerung der Startbahn bedingt einen Umbau der Sendeanlage im Osten sowie des Shelter. Daneben sind diese technischen Anlagen zu vernetzen. Kennzeichnend für diese Anlagen ist deren flächenmäßig geringer Eingriff aufgrund der Größe der Gründungsbauteile. Für die Erreichung der Funktionsfähigkeit dieser Anlagen ist die entsprechende Infrastruktur zu schaffen, hier die Verlegung der erforderlichen Versorgungs- und Informationsleitungen.

Bei den vorgenannten technischen Flugbetriebseinrichtungen handelt es sich um bauliche Anlagen, die bereits schon heute ihren Standort im einstweilig sichergestellten Gebiet haben. Sie sind durch das planfestzustellende Vorhaben umzusetzen. Auch gilt somit, dass es sich

um die Änderung einer bestehenden Anlage, hier innerhalb des sichergestellten Gebietes, handelt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Sicherheit der Abwicklung des Flugverkehrs und die Positionierung dieser Anlagen auf optimalen Standorten als öffentliches Interesse dem Umsetzen der Anlage einschließlich der Neuverlegung von Leitungen zu den neuen Standorten auch eingedenk des Rückbaus der dann nicht mehr benötigten Anlagen mit dem damit verbundenen Eingriff überwiegt.

Zu 2.3.4 Befreiung von den Verboten des § 62 BNatSchG

Der Kammolch (*triturus cristatus*) ist eine streng geschützte Art nach § 10 Abs. 2 Nr. 11 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), die in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG (Flora-Fauna-Habitatrichtlinie) aufgeführt ist. Diese Art fällt somit unter den Geltungsbereich der Verbote des § 42 BNatSchG. Die Ausnahme des § 43 Abs. 4 S. 1 BNatSchG gilt ungeachtet der Zulassung des Eingriffs nicht, da die Beeinträchtigung mit dem Vorhaben einhergeht und es sich insoweit nicht um eine unabsichtliche Beeinträchtigung handelt.

Dem Vorhabensträger wird jedoch eine Befreiung gemäß § 62 BNatSchG erteilt, da die Verbote in diesem Fall eine unbeabsichtigte Härte darstellen würden, die Abweichungen mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu vereinbaren sind und die Bestimmungen der FFH-Richtlinie nicht entgegenstehen.

Dies folgt daraus, dass der Vorhabensträger bereits Ausgleichskleingewässer angelegt hat, die mit Zustimmung der UNB Lübeck in ein Ökokonto eingestellt wurden. Der Vorhabensträger hat sich zu umfangreichen artenschutzrechtlichen Maßnahmen bereit erklärt, die sich nicht auf eine einmalige Anlage dieser Gewässer beschränken, sondern auch aufwändige Maßnahmen zur Sicherung der Vorkommen im Gebiet umfassen. Vor dem Hintergrund dieser teilweise bereits umgesetzten Maßnahmen wäre es unbillig, trotz naturschutzrechtlicher Eingriffsgenehmigung aus Gründen des Artenschutzes die beantragten Maßnahmen zu versagen. Dabei ist auch darauf hinzuweisen, dass die Kompensationsmaßnahmen voraussichtlich eine höhere Lebensraumeignung aufweisen werden als die jetzt durch Überbauung oder für die Hindernisfreiheit zu beseitigenden Gewässer, die für die Kammolchreproduktion kaum noch von Bedeutung sind. Die neu geschaffenen Gewässer stehen auch in einem räumlichen Zusammenhang mit den nördlich des neuen Rollwegs verbleibenden Kleingewässern 703 und 704, deren Eignung als Laichgewässer nicht nur erhalten bleibt, sondern sich durch die wegen der Hindernisfreiheit zu beseitigenden Beschattung sogar noch günstig

entwickeln können. Die Anlage der Ausgleichskleingewässer als artenschutzrechtliche Maßnahme wurde durch das Landesamt für Natur und Umwelt Schleswig-Holstein (LANU) ausdrücklich befürwortet. Es ist deshalb auch festzustellen, dass die Maßnahmen mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu vereinbaren sind und die FFH-Richtlinie nicht entgegensteht. In der Gesamtschau ist nämlich anzunehmen, dass der Erhaltungszustand des Lebensraums günstig bleiben bzw. sich verbessern wird. Durch eine entsprechende Nebenbestimmung zur Kammolchumsiedlung wird sichergestellt, dass die langfristige Sicherung der Kammolchpopulation in der Umgebung des Eingriffortes Vorrang hat vor der Besiedlung weiterer Kleingewässer auf den Ersatzflächen. Festzustellen ist ferner, dass die vorhandenen Kleingewässer durch Sukzession eine abnehmende Lebensraumeignung für die betroffenen Arten zu erwarten hätten. Die Ausgleichsmaßnahmen dienen deshalb dem Schutz dieser Arten und ihrer Wiederansiedlung im Norden des Plangebiets.

Zu 6. (Zurückgewiesene Einwendungen)

Zu 6.1 Allgemeine Einwendungen

Zu 6.1.1 Verfahrensfragen

Der Planung ist nicht mit Erfolg entgegenzuhalten, dass zunächst ein **Raumordnungsverfahren** hätte durchgeführt werden müssen. Das (damals noch zuständige) Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus gab unter dem 11.06.02 seine Stellungnahme ab. Danach wurde die Erforderlichkeit eines Raumordnungsverfahrens im Vorlauf des Planfeststellungsverfahrens geprüft und sodann von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abgesehen. Aufgrund dieser Entscheidung der allein zuständigen Fachbehörde durfte das Planfeststellungsverfahren rechtsfehlerfrei durchgeführt werden, ohne zwischenzeitlich ein Raumordnungsverfahren nachzuholen. Wie das Bundesverwaltungsgericht in seinem Beschluss vom 15.05.96 (Az. 11 VR 3/96, NVwZ-RR 1996, 557) ausführte, enthält weder Bundes- noch Landesrecht eine Norm, die die Rechtmäßigkeit der Planfeststellung von der Rechtmäßigkeit der Entscheidung der Landesplanungsbehörde abhängig macht; ein Rechtsanspruch auf die Einleitung eines Raumordnungsverfahrens wird in § 14 Abs. 1 des schleswig-holsteinischen Gesetzes über die Landesplanung ausdrücklich ausgeschlossen. An dieser Rechtslage hat sich nichts geändert. Ohne Verletzung objektiven

Rechts oder der Rechte der Betroffenen durfte deshalb das Planfeststellungsverfahren unabhängig davon durchgeführt werden, ob sich die Entscheidung der Landesplanungsbehörde als richtig erweist. Zur Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung vgl. unten zu 6.1.20.

Rechtlich zutreffend beschränkte die Anhörungsbehörde die **Auslegung** auf Teile Schleswig-Holsteins. Soweit gegen diese Beschränkung Einwendungen von Personen oder Stellen erhoben wurden, die förmlich am Verfahren beteiligt wurden, sind die Einwendungen unzulässig, da sie auf die Wahrnehmung fremder Rechte gerichtet sind. Im übrigen erweisen sie sich als unbegründet. Die Beteiligung hat sich nicht undifferenziert daran zu orientieren, wo sich der Flugbetrieb an sich auswirkt, sondern knüpft daran an, wo sich das beantragte Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Diesbezüglich war nach Einsicht in die planerischen Darstellungen zu den Lärmauswirkungen wie auch zu den Luftschadstoffen festzustellen, dass die Unterschiede zwischen der Nullvariante im Prognosejahr 2010 und der Ausbauvariante nur marginal sind. Das Erfordernis einer Planauslegung außerhalb der Hansestadt Lübeck und der auslegenden Ämter ergab sich daraus nicht. Nach dem Gutachten Luftschadstoffe sind vorhabensbezogen auch keine erheblichen Umweltauswirkungen im Sinne des UVPG zu erwarten, so dass sich auch hieraus kein weitergehendes Auslegungserfordernis ergab.

Schließlich bleiben der Bauschutzbereich wie auch die Flugrouten unverändert. Mithin begründet der Ausbau keine stärkere Betroffenheit in Mecklenburg-Vorpommern, so dass von einer dortigen Auslegung verfahrensfehlerfrei abgesehen werden durfte. Dem entsprechend war dort auch keine Bekanntmachung der in Schleswig-Holstein erfolgten Planauslegung vorzunehmen.

Die von den **Kommunen** Bad Schwartau und Stockelsdorf erhobene Forderung nach **Beteiligung** im Planfeststellungsverfahren ist nicht durch das Vorhaben begründet. Das Ausbauvorhaben bezweckt – entgegen den Ausführungen in den Schreiben vom 07.05.03 bzw. 20.05.03 - weder eine Zunahme des nächtlichen Flugverkehrs, noch hat das Verfahren eine Änderung von Flugrouten oder Warteschleifen zum Gegenstand. Die von den Gemeinden angeführten Lärmbelastungen erfordern weder eine Bürgerbeteiligung in diesen Bereichen noch eine Beteiligung der Kommunen als Träger öffentlicher Belange (die i.ü. nicht befugt wären, Belange der Allgemeinheit und des Umweltschutzes geltend zu machen, die nicht speziell dem kommunalen Selbstverwaltungsrecht zugeordnet sind).

Die Einwendung, die Festsetzung einer **Einwendungsfrist** von vier Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist sei als Irreführung der Öffentlichkeit anzusehen, geht fehl. Der Vorhalt beruht auf der Annahme, wegen § 10 Abs. 2 LuftVG i.V.m. § 73 Abs. 4 S. 1 VwVfG sei die Einwendungsfrist gesetzlich auf zwei Wochen beschränkt, so dass die Einwender nach Ablauf dieser Frist mit ihrem Vorbringen zwingend präkludiert seien, auch wenn sie die seitens der Anhörungsbehörde gesetzte Frist gewahrt haben. Dies ist hier jedoch nicht der Fall:

§ 1 Abs. 3 VwVfG bestimmt, dass für die Anwendung von Bundesrecht durch die Länder dieses Gesetz nicht gilt, soweit die öffentlich-rechtliche Verwaltungstätigkeit der Behörden landesrechtlich durch ein Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist. Dieser Ausschluss gilt umfassend und nicht nur dann, wenn das Landesrecht eine identische Regelung enthält. Es gilt deshalb hier wie auch in anderen bundesrechtlich geregelten Planfeststellungsverfahren, in denen gleichfalls auf § 73 VwVfG verwiesen wird, die längere Einwendungsfrist des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes. Die Anwendung landesrechtlichen Verwaltungsverfahrenrechts widerspricht auch nicht dem Luftverkehrsgesetz, wie sich aus § 10 Abs. 2 S. 2 LuftVG ergibt. Mithin hat die Anhörungsbehörde nicht in rechtlich unbeachtlicher Weise die gesetzliche Ausschlussfrist des § 73 Abs. 4 VwVfG verlängert, sondern in zutreffender Erkenntnis der Rechtslage die längere gesetzliche Frist des § 140 Abs. 4 S. 1 LVwG bei der Berechnung der Einwendungsfrist angewandt. Eine Präklusion der in den letzten beiden Wochen dieser Frist erhobenen Einwendungen ist somit nicht eingetreten. Übrigens würde auch die gegenteilige Auffassung, nach der die Einwendungsfrist lediglich zwei Wochen betrug, nicht zu einer Präklusion führen, da diese Wirkung nur eintritt, wenn hierauf in der Bekanntmachung hingewiesen wurde und diese formell und materiell fehlerfrei erfolgte (vgl. Bonk/Neumann in Stelkens/Bonk/Sachs, Verwaltungsverfahrensgesetz, 6. Auflage 2001, § 73 Rn 83). Diese verfahrensrechtliche Vorgabe erfüllt ihren Sinn nur dann, wenn in der Bekanntmachung der Planauslegung eine richtig berechnete Einwendungsfrist angegeben ist. Sollte die Anhörungsbehörde jedoch in Verkennung der Rechtslage eine längere Frist angegeben haben, so läge hierin keine – unbeachtliche – Fristverlängerung. Vielmehr könnte die Präklusionswirkung nur an die so bezeichnete Einwendungsfrist anknüpfen. Diese Frist ist jedenfalls maßgebend, solange nicht eine kürzere als die gesetzliche Frist angegeben wird. Nach alledem ist der Vorwurf der Irreführung der Öffentlichkeit unberechtigt, da keinem Einwender ein Rechtsnachteil aus der Anwendung der Frist des § 140 Abs. 4 S. 1 LVwG erwächst.

Umgekehrt ist auch die Einwendung zurückzuweisen, die **Frist zur Abgabe einer Stellungnahme** für die Verbände und Kommunen wäre **zu kurz** gewesen. Für die anerkannten Naturschutzverbände ergeben sich gem. § 10 Abs. 2 Nr. 3 Satz 3 LuftVG dieselben Fristen, die für die in ihren Aufgabenbereichen berührten Behörden gelten. Dem entsprechend gelten für die Verbände hier andere Fristen als in anderen Verfahren. Sie haben eine Stellung als Träger öffentlicher Belange. Auf diese besondere Stellung wurden sie auch mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 06. Mai 2002 hingewiesen, bevor sie mit Schreiben vom 08. Mai 2002 unter Fristsetzung zur Stellungnahme aufgefordert wurden. Die Beteiligung an den Planänderungsverfahren erfolgte entsprechend. Die Präklusionsklausel für Behörden gem. § 140 Abs. 3a LVwG, die hier für die Naturschutzverbände entsprechend anzuwenden ist, knüpft jedoch nicht an die von der Anhörungsbehörde gesetzte Frist an, sondern an den Zeitpunkt des Erörterungstermins. Entsprechend wurden innerhalb der Grenzen des § 140 Abs. 3 a S. 1 LVwG antragsgemäß der AG 29, dem NABU und dem BUND Fristverlängerungen gewährt. Die am Verfahren beteiligten Naturschutzverbände haben sämtlich fristgerecht ihre Stellungnahmen abgegeben.

Soweit sich die Gemeinde Groß Grönau darauf beruft, die Auslegungs- und Einwendungsfrist sei zu kurz bemessen gewesen, ist sie auf die gesetzlichen Vorgaben hinzuweisen, die der Anhörungsbehörde keinen Spielraum einräumen. Dies gilt auch für die an den Fristablauf anknüpfende Präklusionswirkung. Soweit eine Gemeinde keine Einwendungen i.S.v. § 140 Abs. 4 LVwG erhebt, sondern in ihrem behördlichen Aufgabenkreis eine Stellungnahme abgibt, richtet sich die Beteiligung der Gemeinde nicht nach den Fristen für die Bürger, sondern nach den Regeln der Behördenbeteiligung. Dies gilt auch für die Berücksichtigung verspäteten Vorbringens (§ 140 Abs. 3 a S. 2 LVwG).

Das Anhörungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Lübeck Blankensee leidet nicht aufgrund **unzureichender Planfeststellungsunterlagen** an einem Mangel an Verständlichkeit und ist daher auch unter diesem Gesichtspunkt nicht zu beanstanden. Die Planauslegung dient dazu, die potentiell Betroffenen über das geplante Vorhaben derart zu unterrichten, dass diese ihnen Anlass zu der Prüfung geben kann, ob eigene Belange von der Planung berührt werden und ob zur Wahrung dieser Belange Einwendungen erhoben werden sollen. Dieser Anstoßfunktion genügten die ausgelegten Unterlagen.

Der Einwand, das Protokoll zum Scoping-Termin habe mit ausgelegt werden müssen, greift nicht durch. Der Scoping-Termin dient der Information des Vorhabensträgers über die voraussichtlich beizubringenden Unterlagen, bewirkt aber keine unzulässige Beschränkung des

Untersuchungsumfangs und ist deshalb nicht geeignet, Verfahrensrechte zu beschneiden oder gar inhaltliche Vorfestlegungen zu treffen. Die am Scoping-Termin Beteiligten verfügen über das Protokoll und können anhand dessen die Abarbeitung der dortigen Vorgaben nachvollziehen.

Beanstandet wurde ferner die Unvollständigkeit der Planfeststellungsunterlagen; diese seien irreführend, denn es fehlten der Abschnitt D der Betriebsgenehmigung von 1975, die Übersichtskarte der Bauschutzbereiche, die Übersicht des überplanten Gebietes und beeinträchtigten Gebietes und die ICAO-Bestimmungen Anhang 14 in deutscher Übersetzung. Hiergegen ist jedoch festzustellen, dass die Abschnitte D und E der Genehmigung von 1975 Rechte Dritter nicht berühren (was in Abschnitt D unter Ziffer 2 ausdrücklich festgestellt wird) und keine unter dem Aspekt der Anstoßfunktion der Auslegung relevanten Regelungen treffen.

Dem Informationszweck wird in der Regel bereits dann genügt, wenn die Auslegung den von dem geplanten Vorhaben potentiell Betroffenen Anlass gibt zu prüfen, ob ihre Belange von der Planung berührt werden und ob sie deshalb im Anhörungsverfahren zur Wahrung ihrer Rechte oder Interessen Einwendungen erheben wollen (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Auflage 2003, § 73 Rn. 35). Dieses Ziel wurde durch die ausgelegten Grundlagen erreicht.

Der Bauschutzbereich wird in den Plänen 3.2.1 und 3.2.2 (Band 2, Kapitel 3 Bautechnische Flugbetriebstechnik) dargestellt. Die in den ausgelegten Plänen falsch dargestellte Sicherheitsfläche nach § 12 LuftVG wurde korrigiert und ist den planfestgestellten Plänen nunmehr korrekt dargestellt: Eine Änderung gegenüber dem Zustand vor Planfeststellung ergibt sich nicht. Der Einwand der fehlenden Darstellung des überplanten und des beeinträchtigten Gebiets ist angesichts der Anlagen zum Erläuterungsbericht und den Fachgutachten (UVS, Schalltechnisches Gutachten, Gutachten Luftschadstoffe) nicht nachzuvollziehen. Weiterhin ist eine umfassende Darstellung der rechtlichen Grundlagen luftrechtlicher Planfeststellungen und des Flugbetriebes nicht erforderlich, um die Anstoßfunktion der Auslegung zu erfüllen.

Die Planunterlagen stellen außerdem nachvollziehbar den Ist-Zustand sowie die geplante Maßnahme dar. Es ist bei derartigen Vorhaben nicht immer erreichbar, dass alle Details der Planung auch für einen mit Flughafenplanung nicht vertrauten Bürger nachvollziehbar sind. Dies liegt in der Natur derartiger Projekte. Es ist dem Bürger zuzumuten und möglich, sich - wie in anderen Lebenslagen auch - ggf. sachkundiger Hilfe zu bedienen. Entscheidend ist nämlich nicht, ob der Bürger alle Ausführungen der Planunterlagen selbst nachvollziehen

kann, sondern ob die Planunterlagen dem interessierten Bürger Anstoß zu weiterer Beschäftigung mit dem Verfahren – ggf. unter Hinzufügung sachkundiger Hilfe - geben können und der Bürger durch eigene Einsichtnahme erkennen kann, ob er von der Maßnahme betroffen sein kann.

Soweit weiter eingewandt wurde, dass der **Flughafenbeirat** unzureichend über die Maßnahme informiert wurde, so vermag dies keinen Einfluss auf das Anhörungsverfahren zu nehmen. Der Flughafenbeirat ist weder ein gesetzlich vorgesehenes Organ im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, noch kann er in rechtlich erheblicher Weise das Verfahren beeinflussen. Da es sich um eine freiwillige Einrichtung handelt, werden auch die in der Erörterung erhobenen Forderungen, dem Vorhabensträger für die Zukunft bestimmte Pflichten zur Einberufung und Information des Beirats aufzuerlegen, zurückgewiesen.

Die geforderte Planfeststellung auch der als „**nachrichtlich**“ gekennzeichneten Unterlagen zum Generalentwässerungsplan und zum Flugbetrieb (Band 10 der Planfeststellungsunterlagen) ist nicht angezeigt.

Der Generalentwässerungsplan (Kap. 9.6) befindet sich in Überarbeitung. Ein Abwarten auf das Ergebnis dieser Überarbeitung ist nicht erforderlich, da mit den Unterlagen, wie sie hiermit planfestgestellt werden, die Entwässerungsfragen für die neu zu entwässernden Flächen hinreichend geklärt werden. Die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse können erteilt werden, ohne dass zugleich die Entwässerung für den heutigen Bestand des Bahnsystems in die Entscheidung einbezogen werden müsste.

Auch die Beschreibung des Flugbetriebs (Kap. 9.7) ist nicht planfestzustellen. Sie bezweckt eine allgemeine Information über die wesentlichen Betriebsabläufe auf dem Flughafen Lübeck-Blankensee. Betriebsregelungen können zwar auch Bestandteil von Planfeststellungsbeschlüssen sein. Angesichts bereits bestehender Regelungen (etwa in dem Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt oder den Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen) einerseits und der Genehmigung nach § 6 LuftVG andererseits, die an das Ergebnis der Planfeststellung anzupassen ist, besteht für eine Planfeststellung insoweit nur Bedarf, wie dies zur umfassenden Konfliktbewältigung erforderlich ist. Dies ist hier nicht der Fall.

Die Einwendung, die erste **Planänderung** (2003) hätte zu einer erneuten **Auslegung** führen müssen, ist zurückzuweisen. § 140 Abs. 8 S. 1 LVwG sieht für den Fall einer nachträglichen

Änderung eines bereits nach Abs. 3 - 5 ausgelegten Planes ein vereinfachtes Änderungsverfahren vor. Die Regelung betrifft nur den Fall der Änderung nach Planauslegung, aber vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Abs. 8 ist sowohl dann anzuwenden, wenn der Antragsteller den Plan ändern will, als auch dann, wenn sich sonst aufgrund des Verfahrens Änderungen als notwendig oder zweckmäßig erweisen, die noch nicht Gegenstand der Erörterung nach Abs. 6 waren.

Die Planänderung betraf hier nicht einmal das Vorhaben selbst, sondern (im Wesentlichen) das Ausgleichs- und Ersatzkonzept des landschaftspflegerischen Begleitplanes. Die Änderung erfolgte vor Abschluss der Erörterung. Es war ein vereinfachtes Änderungsverfahren durchzuführen, wonach lediglich eine Beteiligung derjenigen Behörden oder Dritten vorgesehen ist, deren Aufgabenbereiche oder Belange durch die Änderung erstmalig oder stärker als bisher berührt werden. Der Kreis der von der Änderung Betroffenen stand fest. Dieser Kreis wurde beteiligt. Das Änderungsverfahren wurde somit den Vorschriften entsprechend durchgeführt.

Das Erfordernis ergab sich auch nicht aus § 9 UVPG, denn mit der Planänderung wurde eine Änderung des LBP verfolgt, ohne dass diese Änderungen erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens zum Gegenstand hatten.

Auch die gegen die Durchführung der Erörterung gerichteten Einwendungen werden zurückgewiesen:

Dies betrifft zunächst die Forderung nach **Erörterungsterminen in den Abendstunden**. Es besteht kein Anspruch der Betroffenen und derjenigen, die Einwendungen erhoben haben, die Erörterung zu einer Tageszeit durchzuführen, die den tagsüber Berufstätigen eine Teilnahme am Feierabend ermöglicht. Mit der Bekanntmachung des Erörterungstermins ist keine Verpflichtung zum Erscheinen verbunden. Zutreffend wurde in den Bekanntmachungen darauf hingewiesen, dass einerseits auch in Abwesenheit der jeweiligen Einwender verhandelt werden kann und andererseits die Möglichkeit besteht, sich in der Erörterung vertreten zu lassen. Zudem ist festzustellen, dass keinem Einwender ein Rechtsnachteil durch Nichtteilnahme am Termin entsteht, da in diesem Fall die erhobenen Einwendungen aufrecht erhalten bleiben. Aus denselben Gründen bestand auch kein Anspruch darauf, die Fortsetzung der Erörterung im bekannt gemachten Termin **außerhalb der Herbstferien** stattfinden zu lassen. Diesbezüglich kommt hinzu, dass der größte Teil der die Vielzahl der Betroffenen

interessierenden Aspekte des Vorhabens bereits an den zunächst bekannt gemachten Terminen erörtert worden war.

Das planfestgestellte Vorhaben und seine Auswirkungen wurden in hinreichender Tiefe erörtert; das Erfordernis einer Fortsetzung der Erörterung wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen. Der **zeitliche Umfang der Erörterung** mit insgesamt 44 Erörterungstagen für Träger öffentlicher Belange, anerkannte Naturschutzverbände sowie private Einwender erlaubte eine ausführliche Erörterung über die abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen. Es ist nicht zu erwarten, dass eine Fortsetzung der Erörterung Aspekte erbrächte, ohne deren Kenntnis und Berücksichtigung eine umfassende Problembewältigung und Regelung aller öffentlich-rechtlichen Beziehungen nicht möglich wäre. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nicht der Bestand des Flughafens Lübeck-Blankensee insgesamt zur Diskussion steht. Außerdem dient die Erörterung der Vertiefung der fristgerecht erhobenen Einwendungen, erlaubt aber kein neues Vorbringen, das wegen Verspätung zurückzuweisen wäre. Aus der Natur eines Verfahrens mit einer Vielzahl von Einwendungen ergibt sich ferner, dass nicht jedem Einwender in dem von ihm gewünschten Umfang Gelegenheit zur Äußerung gegeben werden kann. Die Zulässigkeit von Sammelterminen mit einer Vielzahl von Einwendern ist in der Rechtsprechung geklärt. Letztlich belegen die Niederschriften, dass die Möglichkeit bestand und genutzt wurde, sich zu den wesentlichen Fakten und den Erwägungen des Für und Wider des Vorhabens zu äußern.

Zurückgewiesen wird die Einwendung, eine **getrennte Erörterung** nach Trägern öffentlicher Belange und Einwendern wäre verfahrensfehlerhaft gewesen.

Nach § 140 Abs. 6 Satz 1 LVwG hat die Anhörungsbehörde nach Ablauf der Einwendungsfrist die rechtzeitig erhobenen Einwendungen gegen den Plan und die Stellungnahmen der Behörden zu dem Plan mit dem Träger des Vorhabens, den Behörden, den Betroffenen sowie den Personen, die Einwendungen erhoben haben, zu erörtern. Grundsätzlich zulässig und sinnvoll ist es, ähnlich wie auch im gerichtlichen Verfahren, die Erörterung durch Aufteilung der strittigen Probleme vor allem entsprechend den eingegangenen Einwendungen in einzelne Themenkomplexe zu strukturieren und dafür jeweils eine bestimmte Zeit für die Erörterung vorzusehen (Kopp/Ramsauer § 73 Rn 97). Zulässig ist auch die Abhaltung mehrerer Erörterungstermine, auch getrennt nach Gemeinden oder nach anderen Kriterien. In Verfahren mit einer Vielzahl von Beteiligten bzw. Teilnehmern ist dies sogar in der Regel zur Wahrung des rechtlichen Gehörs geboten (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Aufl. 2003,

§ 73 Rn 97). Die im Verfahren vorgenommene getrennte Erörterung der Einwendungen nach TöB und Einwendern sowie darüber hinaus nach Themenbereichen ist somit verfahrensfehlerfrei.

Die Forderungen nach **Teilnahme bestimmter Behördenvertreter** an der Erörterung waren unbegründet:

Die Tatsache, dass Vertreter der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) an der Erörterung nicht teilnahmen, kann einen Verfahrensfehler nicht begründen. Zweck des Erörterungstermines ist es, über die fristgerecht erhobenen Einwendungen mit den Einwendungsführern und dem Vorhabensträger zu erörtern, soweit dies für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens und etwaige Schutzauflagen von Bedeutung sein kann. Insbesondere sollen die Einwender Gelegenheit bekommen, ihre Einwendungen zu erläutern. Es ist hingegen nicht Ziel der Erörterung, den Einwendern ein Forum zur Befragung der im Verfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange zu bieten.

Ebenfalls unbegründet war die Forderung nach Teilnahme des Bürgermeisters der Hansestadt Lübeck an der Erörterung, um Fragen zu Absichten der alleinigen Gesellschafterin der Flughafen Lübeck GmbH zu beantworten. Das nunmehr planfestgestellte Vorhaben trägt seine Rechtfertigung in sich, ohne die Wohnbevölkerung im Umfeld des Flughafens unzumutbar zu beeinträchtigen. Darüber, ob und an wen die Gesellschaftsanteile künftig einmal veräußert werden könnten, schuldet die Hansestadt Lübeck den Einwendern keine Rechenschaft, da dies für die Planfeststellung ohne Belang ist.

Auch für eine Befragung des Verkehrsministers des Landes Schleswig-Holstein (Antrag vom 21.05.03) sowie seines Staatssekretärs (Antrag vom 22.05.03) bestand kein Anlass. Es war nicht die Aufgabe des MWAV, die vorgelegte Planung in der Erörterung zu vertreten und die Wahl der beantragten Variante zu begründen. Auch bestand kein Anspruch darauf, dass der Staatssekretär die bereits in der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 11.06.02 geäußerte Haltung zu dem Vorhaben erläutert oder über die Existenz nicht verfahrensgegenständliche Unterlagen Auskunft gibt.

Schließlich ist auch die Anwesenheit des Verfassers des Planfeststellungsbeschlusses nicht vorgeschrieben, so dass die Abwesenheit keinen Verfahrensfehler begründet.

Die **rechtliche Vertretung des Vorhabensträgers** durch Mitarbeiterinnen des Rechtsamts der Hansestadt Lübeck ist nicht zu beanstanden.

In der Erörterung wurde die Forderung erhoben, Mitarbeiterinnen des Rechtsamtes der Hansestadt Lübeck von der Erörterung auszuschließen, da deren Anwesenheit die Nichtöffentlichkeit der Verhandlung verletze, die Tätigkeit dieser Personen für den Vorhabensträger einen Verstoß gegen das Rechtsberatungsgesetz darstelle und zudem konfligierende Interessen der Hansestadt Lübeck einerseits und des Vorhabensträgers andererseits eine Vertretung des Letzteren durch Bedienstete der Stadt ausschließe.

Diese Forderung wurde zu Recht durch den Verhandlungsleiter zurückgewiesen. Seitens des Vorhabensträgers wurde für die betreffenden Bediensteten der Hansestadt Lübeck eine Vollmacht vorgelegt, die sie zur rechtlichen Vertretung in diesem Planfeststellungsverfahren berechtigte. Das Anhörungsverfahren sieht generell die Möglichkeit vor, Dritten eine Vollmacht zu erteilen, ohne dass dies einen Verstoß gegen die Nichtöffentlichkeit der Erörterung darstellt. Dies ist auch sachgerecht, da so die Möglichkeit besteht, externen Sachverstand in das Verfahren einzubeziehen. Seitens der Anhörungsbehörde war nicht zu überprüfen, ob in der konkreten Wahrnehmung dieses Rechtes ein Verstoß gegen das Rechtsberatungsgesetz vorliegt. Dessen Beachtung obliegt den rechtsberatenden Personen selbst. Ein etwaiger Verstoß gegen das Rechtsberatungsgesetz berührt nicht die Wirksamkeit der Bevollmächtigung und der von dem Bevollmächtigten abgegebenen Erklärungen, sondern allenfalls die Wirksamkeit der der Bevollmächtigung zugrunde liegenden Vereinbarung einer Geschäftsbesorgung. Die Wirksamkeit dieses Vertrages haben Anhörungs- wie Planfeststellungsbehörde nicht zu überprüfen. Ebenso obliegt der Anhörungsbehörde keine Verpflichtung, den Vorhabensträger vor einer Vertretung durch Personen zu schützen, die sich möglicherweise in einem Konflikt zu den Interessen des Vorhabensträgers befinden. Dies gilt um so mehr, als in der Erörterung durchweg entweder der Geschäftsführer der Flughafenbetriebsgesellschaft selbst, seine Mitarbeiter oder zumindest Mitarbeiter des Projektsteuerungsbüros anwesend waren und somit Äußerungen außenstehenden Bevollmächtigter jederzeit der Kontrolle durch die Vorgenannten unterstanden.

Die auf die Feststellung der **Befangenheit des Landesamtes** für Straßenbau und Verkehr als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde sowie der **Befangenheit des Verhandlungsleiters** in der Erörterung gerichteten Anträge wurden bereits im Anhörungsverfahren in vollem Umfang abgelehnt. Auf die den Niederschriften vom 04.09.03 und 27.10.03 beigelegten Begründungen wird Bezug genommen.

Dass sich der Geschäftsführer der Flughafen Lübeck GmbH und die Hansestadt Lübeck als Gesellschafter für den Flughafenausbau ausgesprochen haben, liegt in der Natur des Plan-

feststellungsverfahrens als Antragsverfahren und begründet keine Befangenheit im Sinne des Verwaltungsverfahrenrechts.

Zurückgewiesen werden ferner die Einwendungen, die den als zu gering erachteten Umfang des Vorhabens zum Gegenstand haben:

Dies betrifft zunächst die außerhalb dieses Verfahrens von dem Vorhabensträger geplanten **weiteren Maßnahmen** (Installation eines Instrumentenlandesystems ILS CAT II, Wartungshalle/Flugzeugwerft, Vorfeldbeleuchtung, Wartehalle) und Maßnahmen der Hansestadt Lübeck außerhalb des Flughafengeländes (Logistikzentrum, Airport Business Park).

Die weiteren Vorhaben des Flughafenbetreibers müssen nicht Gegenstand dieses Verfahrens sein. Sie setzen die Verlängerung der Start-/Landebahn weder voraus, noch nehmen sie die Entscheidung hierfür vorweg, sondern können unabhängig von dem hier beantragten Vorhaben realisiert – und ggf. angefochten - werden. Es handelt sich nicht etwa um die Aufspaltung eines funktional einheitlichen Projektes in zulassungsrechtliche Teilakte. Die Maßnahmen stellen keine wesentliche Änderung des Flughafens dar und erhöhen dessen luftseitige Kapazität, die durch das Bahnsystem bestimmt wird, nicht. Dies gilt insbesondere für die Installation des Instrumentenlandesystems der Kategorie ILS CAT II. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich insoweit der Auffassung des Luftfahrtdezernates im Landesamt für Straßenbau und Verkehr an, die dessen Leiter in der Erörterung am 29.04.03 unter Hinweis auf die Erhöhung der Sicherheit als Zweck dieser Maßnahme darstellte. Zwar ermöglicht ILS CAT II bei bestimmten Wetterbedingungen die Durchführung von Flugbewegungen, die das jetzige System nicht erlaubt. Andererseits erfordert es zu jeder Zeit einen größeren zeitlichen Abstand zwischen den einzelnen Flugbewegungen, so dass i.E. keine Erhöhung der Zahl der maximal möglichen Starts und Landungen erfolgt.

Ob es einer besonderen rechtlichen Zulassung dieses Systems schon deshalb nicht bedarf, weil der Flughafen Lübeck-Blankensee bereits über die Genehmigung für den Instrumentenflugbetrieb verfügt und diese Genehmigung nicht auf ein bestimmtes Instrumentenlandesystem und erst recht nicht eine bestimmte Kategorie eines Instrumentenlandesystems beschränkt ist, oder ob der Wechsel der Betriebsstufe planfeststellungsbedürftig ist, kann hier dahinstehen: Der beantragte Ausbau und die Installation von ILS CAT II treffen nicht derart zusammen, dass nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, so dass auch unter dem Aspekt des § 145 LVwG eine Behandlung in nur einem Verfahren selbst dann nicht erforderlich ist, wenn jedes der Vorhaben für sich genommen planfeststellungsbedürftig ist.

Die Vorfeldbeleuchtung dient der Arbeitssicherheit und leuchtet daneben den Weg der Passagiere zum Flugzeug aus. Auch die Wartehalle erhöht nicht die technische luftseitige Kapazität, sondern lediglich den Komfort der Wartenden. Die Wartungshalle ist baurechtlich bereits genehmigt und berührt auch nicht den Flugbetrieb.

Planungen der Hansestadt Lübeck auf der Grundlage des Bauplanungsrechts können dagegen schon deshalb nicht in das Planfeststellungsverfahren einbezogen werden, weil das Planfeststellungserfordernis für Flughäfen gilt, aber keine Grundlage für Baugebietsausweisungen bietet, auch wenn dort anzusiedelnde Gewerbe einen Zusammenhang zum Flughafen aufweisen sollten. Im übrigen ist nichts dafür dargetan, dass die Planungen der Hansestadt Lübeck gerade auf den Ausbau des Flughafens bezogen sind und nur zusammen hiermit realisiert werden können oder sollen.

Klarzustellen ist an dieser Stelle, dass eine in den ausgelegten Unterlagen dargestellte **Startabbruchstrecke von 100 m Länge im Westen** des – nunmehr als Start- und Landebahn gewidmeten – Rollwegs R nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Der Vorhabensträger hat bei Einreichung der Unterlagen zur ersten Planänderung erklärt, dass den ausgelegten Unterlagen versehentlich Pläne zugrunde gelegt wurden, aus denen eine frühere Planung für eine solche Startabbruchstrecke nicht entfernt worden war. Dieser Fehler wurde in den Deckblättern zur ersten Planänderung korrigiert. Es bedarf mithin keiner ausdrücklichen Untersagung eines solchen Ausbaus, der nicht beantragt wurde. Weiterhin bedarf es auch keiner Untersuchung der Auswirkungen einer solchen Klarstellung, die keine Planänderung beinhaltet.

Soweit eingewandt wurde, das Verfahren hätte auch auf den **Altbestand** des Flughafens und hier insbesondere auf den Ausbau des Rollweges R zum Stopway erstreckt werden müssen, weil hierfür niemals ein Verfahren mit Bürgerbeteiligung durchgeführt wurde, so ist dies rechtlich nicht zu beanstanden.

Es ist unstrittig, dass bisher kein Planfeststellungsverfahren den Flughafen Lübeck betreffend durchgeführt wurde. Dies ist jedoch unschädlich, da der Flughafen in dem Zustand, wie er am 01. März 1999 bestand, als planfestgestellt gilt. Dies ergibt sich aus § 71 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 LuftVG. Nach dieser Vorschrift gelten alle Flugplätze, die vor dem 31. Dezember 1958 in der ehemaligen Bundesrepublik Deutschland angelegt wurden und am 1. März 1999 noch betrieben werden, als im Plan festgestellt. Der Flughafen Lübeck Blankensee wurde 1917 angelegt und am 1. März 1999 noch betrieben. Auch wenn

das Luftverkehrsgesetz keine ausdrückliche Aussage darüber trifft, bis zu welchem Zeitraum diese Fiktion Geltung haben soll, so erschließt sich aus Sinn und Zweck der Vorschrift, dass alle diejenigen Veränderungen von der Fiktion umfasst werden, die bis zum 28. Februar 1999 durchgeführt wurden. Das Luftverkehrsgesetz stellt für den Eintritt der Fiktionswirkung auf den tatsächlichen Betrieb am 1. März 1999 ab und stellt hierdurch klar, dass alle bis zu diesem Zeitpunkt vorgenommenen Änderungen von der Fiktion umfasst sind. Dass auch der Flughafen Lübeck-Blankensee nach der genannten Vorschrift als planfestgestellt gilt, hat das OVG Schleswig in seinem Beschluss vom 19.12.2000 (Az. 2 M 37/00) festgestellt. Deshalb ist den Forderungen entgegenzutreten, als status quo, an den die Ausbauplanung anzuknüpfen hat, einen bestimmten Zustand anzunehmen, wie er vor dem 01.03.1999 bestanden hat (bis hin zur Forderung, für Bau und Betrieb den Stand per 01.01.1959 zugrunde zu legen). Zumindest aber erstreckt sich die gesetzliche Fiktion der Planfeststellung auf den Teil der Flugplatzanlage, der am Stichtag 31.12.1958 bereits bestanden hat (vgl. Hofmann/Grabherr, LuftVG, § 71 Rn. 5, 21). Dies umfasst ohne weiteres die bisherige Start- und Landebahn mit einer Länge von 1.802 m und einer Breite von 60 m, wie sich aus der Genehmigung vom 23.02.1956 ergibt. Darüber hinaus waren entsprechend der Genehmigung noch Flächen für die Abfertigung und das Abstellen von Flugzeugen vorzusehen. Eine Luftbildaufnahme vom 24.03.1945 lässt nicht nur die Start- und Landebahn, sondern auch den in westlicher Verlängerung verlaufenden Rollweg (heute als Rollweg R bezeichnet) deutlich erkennen. Dieser Rollweg ist auch auf alliierten Flugplatzskizzen dargestellt. Daraus ist auch abzulesen, dass die Rollweglänge zumindest ungefähr den heutigen 300 m des Rollwegs R entsprach. Die Luftbildaufnahme lässt darüber hinaus auch die nördlich der Start- und Landebahn gelegene Bereitstellungsfläche erkennen. Von dort fand offensichtlich auch bereits Rollverkehr zum östlichen Bereich der Start- und Landebahn statt. Die Nutzung der Vorfeldflächen und der Rollwege B und C ist aus der im Jahr 1958 vorhandenen Anordnung der Abfertigungs- und Abstellgebäude zur Start- und Landebahn nachzuvollziehen. Damit entsprachen Bestand und Nutzung auch schon funktional dem heutigen Vorfeld und den Rollwegen, auch wenn die Befestigung erst später erfolgte. Eine Änderung des die technische Kapazität definierenden Systems von Start- und Landebahn, Rollbahnen und Vorfeld erfolgte nach 1958 nicht. Die Befestigung der Schultern des Rollwegs R änderte den Rollweg selbst nicht; die Breite des Rollwegs beträgt weiterhin 23 m, wie auch daraus erhellt, dass diese als Überrollfläche fungierenden Schultern mit Sperrzeichen markiert sind.

Ungeachtet der Planfeststellungsfiktion ist den Forderungen nach Erweiterung des Gegen-

standes dieser Planfeststellung entgegen zu treten:

Dem Argument, der bereits erfolgte **Ausbau des Rollwegs R** zum Stopway müsse wegen der Untersuchung und Kompensation der Umweltauswirkungen vollständig in dieses Verfahren integriert werden, ist zu entgegnen, dass dieser heutige Stopway nicht baulich verändert werden soll. Der Rollweg und seine „Schultern“, die mit diesem zusammen den Stopway bilden, sind baulich bereits vorhanden. Damit beschränken sich die Auswirkungen der künftigen Nutzung als Start- und Landebahn auf die Aspekte Lärm und Luftschadstoffe, die durch die Fachgutachter bei Erstellung der Planfeststellungsunterlagen und im Rahmen des Verfahrens selbst berücksichtigt wurden. Im übrigen wird für die bauliche Herstellung des Stopways auf die Genehmigung der UNB Lübeck vom 20.11.1996 verwiesen.

Die in der Vergangenheit erfolgte Nutzung des Rollwegs R für sog. unechte Außenstarts und –landungen (§ 25 LuftVG) ist hier irrelevant, da der Vorhabensträger gerade die Festsetzung als Start- und Landebahn verfolgt und hierfür das nunmehr erforderliche Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurde. Damit kann dahin stehen, ob bereits für die bauliche Herstellung und bisherige Nutzung des Stopways eine Planfeststellung erforderlich war.

Im Hinblick auf den Umfang des Vorhabens und die Darstellung und Bewertung seiner Auswirkungen ist richtigerweise die Herstellung der **Hindernisfreiheit** für die Verlängerung des Rollwegs C als Rollweg N Gegenstand der Planfeststellung, nicht jedoch die Herstellung der Hindernisfreiheit für den Bestand der Start- und Landebahn. Letztere stellt eine Folgemaßnahme dar, die aus den Sicherheitsanforderungen für den Altbestand resultiert. Der Vorhabensträger konnte und kann sich insoweit darauf berufen, dass es sich um eine die bestimmungsgemäße Nutzung der Start- und Landebahn gewährleistende Maßnahme handelte, die unter die Privilegierung des § 63 BNatSchG n.F. (§ 38 BNatSchG alt) fiel. Jedenfalls war sie vom Ausbau unabhängig vorzunehmen und ist deshalb hier nicht verfahrensgenständig.

Für die Planfeststellung nicht erforderlich waren Angaben des Vorhabensträgers in den Planfeststellungsunterlagen dazu, welche **Folgemaßnahmen** luft- oder landseitig erforderlich werden, wenn sich tatsächlich die in dem „optimistischen Szenario“ angenommene Situation von 1 Million Passagieren im Jahr 2010 einstellen sollte. Zunächst ist nämlich festzustellen, dass in der Potenzialanalyse die zu erwartenden (realistischen oder optimistischen) Verkehrsmengen unabhängig von dem beantragten Ausbau prognostiziert wurden. Als Prämisse wird dort (S. 91) die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Kiel ein-

gestellt, nicht jedoch des Flughafens Lübeck-Blankensee. Dass ausbaubedingt Engpässe etwa bei der Flugzeugabfertigung auf dem Vorfeld entstehen, ist nicht zu ersehen. Die vorhandenen 4 Abfertigungspositionen auf dem Vorfeld lassen keinen Erweiterungsbedarf erwarten. Es bleibt dem Vorhabensträger deshalb unbenommen, mit entsprechenden Planungen abzuwarten, ob ein solcher Bedarf überhaupt entsteht.

Das Begehren, in diesem Verfahren auch eine **Anpassung der straßenseitigen Verkehrsinfrastruktur und des ÖPNV** zu regeln, wird zurückgewiesen. In der Erörterung mit dem Bereich Verkehr der Hansestadt Lübeck hat der Vorhabensträger erklärt, er stehe bereits mit dem Bauamt, der Luftaufsichtsbehörde und der UNB der Hansestadt Lübeck in Gesprächen über eine Verbesserung des Parkplatzangebotes. Für den Fall der Änderung von Anbindungen an die öffentlichen Verkehrsflächen wurde eine frühzeitige Abstimmung mit den betroffenen Stellen zugesagt. Einer luftrechtlichen Planfeststellung bedarf es hierzu nicht. Einer Regelung des ÖPNV in einem Planfeststellungsbeschluss stünde entgegen, dass diesbezügliche Auflagen Dritte, nämlich die Verkehrsunternehmen, beschweren würden. Eine solche Regelung wäre nicht nur rechtlich bedenklich, zumal es an einer Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde für den ÖPNV fehlt, sondern auch untunlich, da damit den betroffenen ÖPNV-Anbietern eine flexible Bedienung nach Maßgabe des sich tatsächlich entwickelnden Bedarfs verwehrt würde. Zudem ist festzustellen, dass der Flughafen Lübeck-Blankensee seine Kapazitätsgrenze noch nicht erreicht hat und die von den Einwendern angeführte Zunahme des An- und Abreiseverkehrs nicht vorhabensbedingt ist. Es besteht auch deshalb kein Anlass für hierauf bezogene Regelungen in diesem Beschluss. Im übrigen wäre bei Zugrundelegung von 770.000 Passagieren im Jahr selbst dann eine diesbezügliche Konfliktbewältigung durch Planfeststellung auch dann nicht angezeigt, wenn alle diese Passagiere von Lübeck abflögen und zuvor mit dem Pkw anreisen.

Ferner war auch eine **Zusammenlegung** mit dem Planfeststellungsverfahren zur B 207 neu oder mit weiteren Planungen anderer Träger nicht vorzunehmen. Die Erörterungen ergaben keinen Anhalt dafür, dass hier divergierende Planungen derart zusammentreffen, dass die kollidierenden Interessen nur im Wege einer einheitlichen Sachentscheidung bewältigt werden könnten. Es fehlt somit an der Voraussetzung des § 145 LVwG, dass „für diese Vorhaben oder für Teile von Ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist“. Die bloße zeitliche oder räumliche Nähe begründet noch nicht ein Zusammentreffen im Sinne der genannten Vorschrift. Ist schon eine Zusammenlegung mit dem Verfahren zum Neubau der B 207

nicht erforderlich, so kommt eine solche Zusammenlegung mit einem Verfahren für einen neuen Haltepunkt an der parallel zur Straße „Am Flughafen“ verlaufenden Bahnlinie schon deshalb nicht in Betracht, weil hierfür noch kein Verfahren eingeleitet wurde und eine etwaige Planung zur Verbesserung der Bahninfrastruktur auf die nicht nur verfestigte, sondern nunmehr festgestellte Flughafenplanung Rücksicht nehmen müsste.

Soweit eine Vielzahl von Einwendern bereits in dem Einwendungsschreiben formularmäßig die Bitte um Einsicht in erst noch zu erstellende Gutachten geäußert hatte, um die Risiken des Vorhabens abschätzen und die Einwendung erweitern zu können, ist darauf hinzuweisen, dass eine solche Verfahrensweise verfahrensrechtlich nicht vorgesehen ist. Auf die obigen Ausführungen zum Verfahren bei Planänderungen wird verwiesen.

Schließlich sind auch die gegen die zweite Planänderung erhobenen Beanstandungen zurückzuweisen:

Dass das **Inhaltsverzeichnis** nicht auch die Allgemeinverständliche Zusammenfassung aufwies, ist unschädlich, denn bereits das Rückenschild des betreffenden Ordners 1 trug die Bezeichnung „Erläuterungsbericht inkl. AVZ“. Auch das neue Deckblatt zum Erläuterungsbericht trug diese Bezeichnung. Zudem weist auch die neue Vorbemerkung zum Erläuterungsbericht auf die „Anlage 5 Allgemeinverständliche Zusammenfassung (AVZ)“ hin. Die gesetzte **Frist** war auch nicht unangemessen kurz. Mit Schreiben vom 08.09.04 wurde zur Äußerung bis zum 27.09.04 aufgefordert. Diese Frist von gut zwei Wochen entspricht nicht nur der Frist des § 140 Abs. 8 S. 1 LVwG, sondern berücksichtigt auch den Postlauf für den Versand der Unterlagen. Ungeachtet des Umfangs der übersandten Unterlagen ist die Frist als angemessen anzusehen, denn den Planänderungen lag nicht etwa eine grundlegende Neukonzeption des Vorhabens zugrunde, sondern im wesentlichen eine Vertiefung der bereits bekannten Gutachten. Die tatsächlichen Änderungen in der technischen Planung oder im landschaftspflegerischen Begleitplan sind als nicht so gravierend anzusehen, dass insbesondere die mit der Materie bereits intensiv befassten Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzverbände nicht in der Lage gewesen wären, hierzu fristgerecht Stellung zu nehmen. Die fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen belegen dies auch.

Eine **Neuauslegung** der geänderten Unterlagen war nicht erforderlich: § 9 UVPG ermöglicht ein Absehen von einer erneuten Anhörung der Öffentlichkeit, soweit keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind. So liegt es hier. Auch die zweite Planänderung war nicht mit zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswir-

kungen verbunden, sondern zum Teil gerade mit einer Reduzierung der Umweltauswirkungen, wie sich aus der Änderung der Planung zur Rollweggradienten ersehen lässt. Die zweite Planänderung diente gerade der Erledigung von Anregungen und Bedenken, die gerade in naturschutzfachlicher Hinsicht gegen die Planung (in der Fassung der ersten Planänderung) erhoben worden waren. Auch der Hinweis auf die FFH-Richtlinie geht in diesem Zusammenhang fehl. Die nach § 6 Abs. 3 FFH-Richtlinie erforderliche Anhörung der Öffentlichkeit wurde durchgeführt.

Der Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes vom 26.02.04 (Az.: 4 B 95/03), in dem sich das Gericht mit § 71 LuftVG befasst, stand der Fortführung des Verfahrens nicht entgegen und erforderte nicht die Einstellung des Verfahrens. Auf die obigen Aussagen zu § 71 Abs. 2 LuftVG wird an dieser Stelle Bezug genommen.

Die aufrechterhaltenen und ergänzten Bedenken gegen den unzureichenden **Gegenstand des Verfahrens**, der angeblich auch die im Jahr 2004 durchgeführte Startbahnsanierung, das geplante ILS CAT II, die beantragte Anlage von Parkplätzen, die Vorfelderweiterung von 2000/2001 sowie alle Eingriffe der 90er Jahre umfassen müsse, greifen nicht durch. Die durchgeführten Maßnahmen bedurften einer Planfeststellung nicht. Jedenfalls aber mussten sie nicht in dieses Verfahren einbezogen werden.

Der Hinweis auf die angestrebte Veräußerung der Gesellschaftsanteile an einen **ausländischen Investor** ist insofern unbeachtlich, als sich der Planfeststellungsbeschluss an die Flughafen Lübeck GmbH als Betreiber der Infrastruktur richtet und inhaltlich nicht von der Eigentümerstellung abhängig ist. Sollten „weitere Ausbauprojekte“ geplant werden, so wären diese unabhängig von der Eigentümerstellung auf ihre Zulässigkeit zu prüfen.

Nach alledem war den Forderungen, aus verfahrensrechtlichen Gründen den Planfeststellungsbeschluss zu versagen oder das Verfahren zwecks Heilung der vermeintlichen Fehler auszusetzen, nicht zu folgen.

Zu 6.1.2 Notwendigkeit des Vorhabens

Die **Planrechtfertigung** für die hiermit planfestgestellten Ausbaumaßnahmen sowie die künftige Nutzung des Rollwegs R als Teil der Start- und Landebahn ist nachgewiesen. Das konkrete Planungsvorhaben muss, wenn es sich über Rechte Dritter, insbesondere im Hinblick auf den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz hinwegsetzen will, objektiv erforderlich sein. Mit dem Vorhaben muss ein vernünftiger Zweck in dem Sinne verfolgt werden, dass die Planung nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele vernünftigerweise geboten erscheint.

Für die Änderung eines bestehenden Flughafens genügt es zur Planrechtfertigung, dass die Anlagen dem wachsenden Verkehrsbedürfnis nicht mehr entsprechen. Besteht eine Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen, die der Flughafen nach seinem Widmungszweck als Verkehrsflughafen allgemein zu erbringen hat, ist die Befriedigung dieser Nachfrage Grund genug, das Vorhaben als geboten anzuerkennen (OVG Hamburg, Urt. vom 03.09.2001 – 3 E 327/98.P -, NordÖR 2002, S. 241ff, LS 2). Bei der Erweiterung oder wesentlichen Änderung eines bestehenden Flughafens kann dazu ein geändertes Verkehrsbedürfnis genügen (BVerwG Urt. v. 08.07.1998, BVerwGE 107, 142, 145 m.w.N.). Das Luftverkehrsgesetz gibt neben den Belangen der Luftverkehrssicherheit auch Gründen verbesserter Dienstleistung und betrieblicher Optimierung Raum (vgl. OVG Hamburg, Urt. v. 02.03.1998 – OVG Bf III 41/96 -, UA S. 31f).

Im öffentlichen Interesse liegt die Erhöhung der Sicherheit des Flugverkehrs. Im Hinblick auf die Start- und Landebahn tritt diese bei Startvorgängen ein, bei denen bauartbedingt oder wegen nicht voll ausgenutzter Zuladung weniger als die künftig verfügbare Startlaufstrecke (2.326 m gegenüber heute 1.802 m) benötigt wird und somit mehr Zeit für einen etwaigen Startabbruch verbleibt. Für die bereits heute am Flughafen Lübeck eingesetzten Flugzeugmuster ergibt sich aus der Startbahnverlängerung zudem die Möglichkeit, den Start mit geringerem Energieaufwand und somit auch weniger Emissionen durchzuführen. Ein Sicherheitsgewinn liegt auch beim Landevorgang in der künftig längeren Landebahn. Zwar müssen die Landeswellen aus Gründen der Hindernisfreiheit in ihrer heutigen Lage verbleiben. Gleichwohl ergibt sich aus der Integration des Rollwegs R für Landungen in Richtung 25 eine um 300 m verlängerte Landestrecke; in östlicher Richtung (Landerichtung 07) folgt ein Sicherheitszuwachs aus der baulichen Verlängerung um 224 m.

Hinsichtlich des Rollwegs N folgt eine Erhöhung der Sicherheit daraus, dass künftig Rollverkehre auf der Start- und Landebahn entfallen, die heute am östlichen Bahnende unvermeidbar sind. Der Flughafen Lübeck-Blankensee erfüllt damit heute nicht einmal mehr die für Regionalflughäfen üblichen Standards. Dies belegt ein Vergleich der 21 deutschen Regionalflughäfen, von denen fünf ausweislich der Mängelliste 2003 der Pilotenvereinigung Cockpit in die Kategorie „Deficient – Red Star“ eingestuft wurden. Darunter ist der Flughafen Lübeck-Blankensee, da – anders als auf den weiteren schleswig-holsteinischen Regionalflughäfen Kiel und Westerland – nicht zu jedem Bahnkopf ein Rollweg führt. Es ist darauf hinzuweisen, dass die International Civil Aviation Organization derzeit unter Beteiligung der Staaten und internationaler Organisationen ein Verfahren zur Aufstufung ausgewählter Empfehlungen des Annex 14, Vol. I, zu Standards betreibt. In den Vorschlägen der ICAO heißt es nunmehr: „3.8.1 Taxiways shall (vorher: should) be provided to permit the safe and expeditious surface movement of aircraft. 3.8.2 Sufficient entrance and exit taxiways for a runway shall (vorher: should) be provided to expedite the movement of aeroplanes to and from the runway and provision of rapid exit taxiways considered when traffic volumes are high.“ Sollten diese Änderungen als Ergebnis des Beteiligungsverfahrens in den Annex 14 übernommen werden, so müsste hiernach künftig grundsätzlich eine Anbindung der Start- und Landebahnenden an Rollwege vorhanden sein, und nicht nur dann, wenn das Verkehrsvolumen als hoch anzusehen ist, denn im letztgenannten Fall sind *zusätzliche* Schnellabrollbahnen zu erwägen.

Mit der Erhöhung der Sicherheit durch die Verlagerung von Bodenbewegungen auf den Rollweg N geht eine Optimierung der flugbetrieblichen Abläufe einher. Indirekt bewirkt auch die Startbahnverlängerung eine solche Optimierung, soweit hierdurch eine Beförderung von mehr Passagieren ermöglicht wird, ohne dass hierfür die Zahl der Flugbewegungen gesteigert werden müsste.

Ein öffentliches Interesse am Ausbau des Flughafens folgt auch aus den Leitlinien für ein norddeutsches Luftverkehrskonzept (1995). Danach kommt dem Flughafen Lübeck-Blankensee eine Entlastungsfunktion für den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel zu. In diese Funktion wächst der Flughafen Lübeck-Blankensee hinein, stößt andererseits aber wegen seiner jetzigen Start- und Landebahndimensionierung an Grenzen. Auch die Bundesregierung hat in der Start- und Landebahnlänge ein Ausbaufizit erkannt und in ihrem Flughafenkonzept 2000 deshalb einen entsprechenden Ausbaubedarf definiert. Das Ministerium für

Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein befürwortet ausweislich der Stellungnahme vom 11.06.02 die Beseitigung dieses Defizits, um die Voraussetzungen für die nachfragegerechte Weiterentwicklung des Luftverkehrsangebotes zu schaffen, so dass sich der Flughafen Lübeck-Blankensee zukunftssicher einrichten könne. Diese Haltung bekräftigte die Landesregierung in ihrem Bericht an den schleswig-holsteinischen Landtag (Drucksache 15/2152 v. 24.09.02) zum Luftverkehrskonzept für Schleswig-Holstein. Danach sollen durch den Ausbau der Start- und Landebahn die Voraussetzungen für die nachfragegerechte Weiterentwicklung des Luftverkehrsangebots geschaffen werden, um das zu erwartende Passagieraufkommen abdecken zu können und den Einsatz moderner und leiserer Flugzeuge zu ermöglichen.

Die festgestellte Maßnahme 1.4 (Versetzung des Zaunes) rechtfertigt sich aus § 46 Abs. 1 LuftVZO: Der Vorhabensträger hat den ausgebauten Flughafen so einzufrieden, dass das Betreten durch Unbefugte verhindert wird. Er ist somit zur Versetzung des Zaunes, dessen konkreter Verlauf mit den Naturschutzbehörden abgestimmt ist, verpflichtet.

Damit ist die Gebotenheit der planfestgestellten Ausbaumaßnahmen einschließlich der Umwidmung des Rollwegs R nachgewiesen. Einer weitergehenden Planrechtfertigung, die auch den zwangsweisen Zugriff auf privates Eigentum rechtfertigen könnte, bedarf es hier nicht, da sich die für die Maßnahmen benötigten Flächen im Eigentum der Gesellschafterin des Flughafens befinden und die für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigten Flächen für die künftige Nutzung zur Verfügung stehen.

Dem **Bedarf für den Rollweg N** ist nicht entgegenzuhalten, dass angesichts der Zahl der täglichen Flugbewegungen ohne weiteres auch bei verlängerter Start- und Landebahn eine Nutzung der Piste als Rollweg möglich bleibt. Die Vorteile eines Verzichts auf die Rollweganbindung für den Naturschutz auf den betroffenen Flächen lägen zwar auf der Hand. Mit der Verlängerung der Start- und Landebahn nimmt aber die Strecke zu, die im Rollverkehr auf der Piste zurückgelegt werden müsste. Diese würde dadurch länger als bisher für Starts und Landungen anderer Flugzeuge blockiert. Ein Flugzeug, das sich im Landeanflug befindet, müsste Warteschleifen fliegen oder – wenn ein Abdrehen in eine Warteschleife nicht mehr möglich ist – ein Durchstartmanöver fliegen. Dies ist flugbetrieblich aus Sicherheitsgründen und im übrigen auch unter Immissionsschutzaspekten nicht vorzugswürdig. Letzteres gilt auch deshalb, weil das Drehen der Luftfahrzeuge auf der Rollbahn mit Emissionen

verbunden ist, die die unmittelbare Wohnnachbarschaft belästigen, aber durch die Rollweganbindung am Pistenende vermeidbar sind.

Die **privatrechtliche Organisationsform** des Vorhabensträgers steht der Planrechtfertigung nicht entgegen. Es ist das Ziel des Vorhabensträgers, mit einer gesteigerten Zahl von Passagieren bei (im Vergleich zur Nullvariante) kaum veränderter Zahl der Flugbewegungen der in der Region vorhandenen Nachfrage nach Flugverkehrsleistungen besser als heute zu entsprechen und hierdurch auch den Flughafen wirtschaftlicher zu betreiben. Dieses betriebswirtschaftliche Interesse des Vorhabensträgers wird nicht verkannt. Jedoch können auch für Vorhaben, die in der Trägerschaft einer juristischen Person des Privatrechts stehen, öffentliche Interessen streiten. Dies ist hier der Fall und wurde oben dargelegt. Es ist im Sinne der Planrechtfertigung deshalb unschädlich, dass der Vorhabensträger daneben auch eigene wirtschaftliche Interessen verfolgt, zumal eine Verbesserung der betrieblichen Ergebnisse mittelbar eine Entlastung des Haushalts der Hansestadt Lübeck und damit der öffentlichen Hand bewirkt.

Die beantragte Planfeststellung war auch nicht deshalb zu versagen, weil sie nach Auffassung der Einwender als **Ausbau zugunsten einer einzigen Fluggesellschaft** anzusehen sei. Vielmehr wies der Verfasser der Potenzialanalyse in der Erörterung unumwunden darauf hin, dass es sich bei den von der Fluggesellschaft Ryanair heute am Flughafen Lübeck-Blankensee angebotenen Flugverbindungen um untypische Verkehre handelt, auf deren Fortbestand sich der Vorhabensträger nicht verlassen könne. Es ist deshalb plausibel, dass mit dem Ausbau bezweckt wird, den Flughafen Lübeck-Blankensee auch für andere Anbieter von Flugverkehrsdienstleistungen attraktiver zu gestalten, um dort nicht nur die heutigen sehr speziellen Flugverbindungen anbieten zu können, sondern darüber hinaus den wirtschaftlichen Betrieb auch anderer Verbindungen zu ermöglichen. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass gerade Regionalflughäfen ein Potenzial zur Entwicklung von Direktflugverbindungen (Punkt-zu-Punkt-Verkehr) haben und diese Verbindungen für Low-Cost-Carrier typisch sind. Dies besagt jedoch nicht, dass nur solche Gesellschaften in der Lage wären, von diesen Routen zu profitieren. Vielmehr erscheint ein wirtschaftlicher Betrieb im Direktflugverkehr auch möglich, wenn in der Region eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist, die bislang von anderen Flughäfen gedeckt wird, genauso gut aber von dem Flughafen Lübeck-Blankensee befriedigt werden kann, weil bei vergleichbaren Preisen ins-

besondere die bessere Erreichbarkeit des Flughafens Lübeck Blankensee ein Argument für die Verlagerung dieser Verkehre ist. Dies wird durch die Potenzialanalyse nachgewiesen.

Da die Planfeststellung nicht zugunsten eines einzelnen Luftverkehrsunternehmens erfolgt, geht auch die Einwendung fehl, der **Bedarf für den Ausbau** sei nicht begründet, da die Firma Ryanair heute bereits mit Flugzeugen des Typs Boeing 737-800 ab Lübeck fliege und durch einen 10-Jahres-Vertrag auch noch bis zum Prognosejahr 2010 an den Flughafen Lübeck-Blankensee gebunden sei. Auch wird gegen den Ausbau vorgebracht, die Piste reiche für den Urlaubsverkehr aus, zumal nach den Darstellungen in der Potenzialanalyse sogar noch kleineres Fluggerät mit maximal 80 Sitzen eingesetzt werden solle und einem weiteren Argument zufolge auf der heutigen Start- und Landebahn von 2.100 m Länge 70 % der in Frage kommenden Flugzeuge starten könnten.

Die zukunftsichere Positionierung eines Verkehrsflughafens erfordert mehr als die Festbeschreibung eines status quo, der nur ein begrenztes Segment an Flugverkehrsdienstleistungen durch eine einzige Fluggesellschaft abdeckt. Gerade die von den Einwendern geäußerte Befürchtung, der Ausbau werde angestrebt, weil die Fluggesellschaft diesbezüglich Druck auf den Vorhabensträger ausübe, spricht dafür, sich gerade nicht an einen Anbieter zu binden und auf dessen Angebot zu beschränken, sondern den Flughafen so auszubauen, dass auch andere Fluggesellschaften Chancen sehen, hier wirtschaftlich zu betreibende Flugverbindungen einzurichten. Deshalb sind Einwendungen zurückzuweisen, die sich auf den Flughafenbetrieb, wie er sich heute darstellt, stützen. Dass die vorhandene S/L-Bahn für den Urlaubsflugverkehr ausreicht, stimmt für bestimmte Flugzeugtypen bei begrenzter Zuladung. Für andere Typen gilt dies jedoch nicht, so wie auch die heute schon am Flughafen Lübeck-Blankensee eingesetzten Flugzeuge nur mit Einschränkungen bei der Zuladung Verwendung finden können. Die mangelnde wirtschaftliche Einsetzbarkeit anderer Flugzeugtypen stellt sich deshalb zwar nicht rechtlich, wohl aber faktisch als Zugangshemmnis für die Fluggesellschaften dar, die solches Fluggerät besitzen. Hierfür soll aber der Flughafen Lübeck-Blankensee geöffnet werden. Damit ist nicht in jedem Fall der Einsatz größerer Flugzeuge verbunden, denn wie sich aus den Unterlagen ebenfalls ergibt, können auch kleinere Flugzeugtypen eine längere S/L-Bahn benötigen. Gerade im Touristikverkehr sind jedoch regelmäßig erst ab einer Größenordnung von mind. 150 Sitzplätzen Flugzeuge wirtschaftlich einzusetzen. Tatsächlich dominieren hier Flugzeuge mit 180 bis 200 Plätzen. Dies entspricht etwa der Größenordnung einer Boeing 737-800 (Mindeststartbahnlänge lt. Bedarfsbegründung, S. 39: 2.100 – 2.308 m) oder eines Airbus A 320 (Mindeststartbahnlänge,

ebd.: 1.950 – 2.250 m). Hierfür ist der Flughafen Lübeck-Blankensee mit einer heutigen Startbahnlänge von 1.802 m nicht ausgelegt, so dass die höhere Wirtschaftlichkeit des Betriebs solcher Flugzeuge nach Umsetzung der Ausbauplanung auf der Hand liegt.

Soweit argumentiert wird, die „heute schon bestehende Bahn von 2.100 m“ genüge für fast alle im Linienflug von Lübeck aus in Frage kommenden Flugzeugtypen, beruht dies auf einer unzutreffenden Annahme über die Länge der Start- und Landebahn. Diese beträgt tatsächlich und rechtlich 1.802 m. Die weiteren 300 m des Rollweges R (Stopway) werden erst durch diesen Beschluss in die Start- und Landebahn integriert und standen in der Vergangenheit nur einzelnen Fluggesellschaften auf der Grundlage – durch Zeitablauf entfallener – Erlaubnisse nach § 25 LuftVG zur Verfügung, und dies auch nur dann, wenn das Ergebnis der jeweiligen Startstreckenberechnung 1.802 m nicht überschritt. Erst mit der hiermit verfügten Einbeziehung in die Start- und Landebahn wird der bereits auf Startbahnqualität ausgebaut Rollweg R dauerhaft und für alle Fluggesellschaften nutzbar gemacht.

Umgekehrt kann dem Vorhabensträger auch nicht entgegengehalten werden, der Flughafen ausbau sei deshalb zu versagen, weil Flugzeuge des Typs Boeing 737-800 auch nach dem Ausbau nicht in jedem Fall mit dem vollen Startgewicht starten könnten, wie sich aus der Übersicht in der Potenzialanalyse, Anhang 5, für Flugbewegungen bei feuchter Startbahnoberfläche ergibt. Die B 737-800 wie auch andere Flugzeugtypen können nach der geplanten Verlängerung der Startbahn mit einer höheren Zuladung als heute starten, so dass der Einsatz auch solcher Flugzeuge wirtschaftlicher wird (bei mehr Passagieren) bzw. weiter entfernt liegende Ziele angefliegen werden können (bei größerer Betankung). Größere Reichweiten zu ermöglichen, entspricht dem Ziel, gerade dem Bedarf der Region entsprechende Flugverbindungen anbieten zu können. Darauf, dass dies nun gerade mit einem bestimmten Flugzeugtyp geschieht, kommt es dem gegenüber nicht an.

Weiterhin wird eingewandt, der Ausbauantrag beruhe auf nicht mehr der heutigen Situation und Erkenntnis entsprechenden Annahmen über die Entwicklung des Luftverkehrs, die von einem starken **Rückgang der Passagierzahlen** gekennzeichnet sei. Die Anschläge in den USA vom 11.09.2001 hätten – auch für den Flughafen Lübeck-Blankensee – längerfristige und weitreichendere Wirkungen als in der Bedarfsbegründung dargestellt, so dass diese im Rahmen einer Planänderung hätte überarbeitet werden müssen.

Dieser Einwendung ist zuzugeben, dass in der Zeit nach dem 11. September 2001 ein deutlicher Einbruch im Fluggastaufkommen festzustellen war und gerade auch an den deutschen

Verkehrsflughäfen derzeit nicht die Zuwachsraten zu verzeichnen sind, wie sie in der Potenzialanalyse prognostiziert wurden. Bereits im Jahr 2002 setzte jedoch eine nachhaltige Zunahme der Passagierzahlen ein, so dass im August 2002 das Fluggastaufkommen nur noch um 4,9 % geringer ausfiel als vor den Ereignissen des 11.09.01 (so die Statistik der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen - ADV). Für das gesamte Jahr 2002 fiel das Fluggastaufkommen an den deutschen Verkehrsflughäfen mit 136,7 Mio. Passagieren um 2,8 % geringer aus als in 2001. Für das Jahr 2003 ergibt sich mit 141,9 Mio. Passagieren eine Zunahme gegenüber 2001 von 0,9 %. Dabei konstatierte die ADV insbesondere Zunahmen zu innerdeutschen und innereuropäischen Zielen, während sich im interkontinentalen Verkehr weiterhin die Angst vor Terroranschlägen wie auch vor SARS auswirkten. Gleichwohl war auch in diesem Marktsegment eine Zunahme gegenüber 2002 zu verzeichnen.

Auch die aktuelle Entwicklung des Passagieraufkommens am Flughafen Lübeck-Blankensee lässt nicht den Schluss zu, dass der Flughafen ausbau zu einer teuren „Investitionsruine“ führe. Vielmehr kann das auf den bestehenden Fluglinien eingesetzte Fluggerät nach einem Ausbau besser ausgelastet werden bzw. es können größere Passagierflugzeuge eingesetzt werden, ohne dass dies zwingend zu einer Zunahme der Flugbewegungen führt.

Soweit der Potenzialanalyse entgegen gehalten wird, der **Bedarf** für Flüge an/ab Lübeck sei **ungerechtfertigt hochgerechnet** worden, indem die Zahl der 1998 über Hamburg abgeflogenen Fluggäste verdoppelt worden sei, geht diese Einwendung fehl. Da die Befragung nur die abfliegenden Passagiere erfasste, diese aber üblicherweise auf der Rückreise an den Abflugort zurückkehren, liefert eine Verdoppelung eine hinreichend genaue Zahl der insgesamt an- bzw. abfliegenden Passagiere aus dem Raum Lübeck. Dass sich unter Ihnen ein signifikant hoher Anteil von Reisenden befindet, der lediglich eine Strecke fliegt oder die Rückreise über einen anderen Flughafen abwickelt, ist nicht ersichtlich. Eine Hochrechnung auf den künftig zu erwartenden Bedarf stellt diese Betrachtung nicht dar.

Der Potenzialanalyse kann auch keine **Bagatellisierung** des zu erwartenden Passagieraufkommens und der prognostizierten Zahl von Flugbewegungen vorgehalten werden. Die Anzahl der Flugbewegungen sank von 59.910 Flugbewegungen im Jahr 1994 auf 29.318 im Jahr 2001, stieg sodann auf 30.002 (2002) und betrug schließlich 27.924 im Jahr 2003 (gemäß Flugplatzverkehrsstatistik der Flughafen Lübeck GmbH). Dabei ging auch die Gesamtzahl der Motorflugbewegungen von 23.492 im Jahr 2002 auf 20.566 im Jahr 2003 zurück.

Der Anstieg des Passagieraufkommens ging somit nicht mit einer Steigerung der Flugbewegungszahlen einher, sondern ist auf eine Verlagerung hin zum gewerblichen Linienflugverkehr zurückzuführen.

Aber auch der Anstieg der Passagierzahlen kann nicht dahingehend in die Zukunft projiziert werden, dass zu den Zahlen des „realistischen Szenarios“ der Potenzialanalyse noch das heutige Passagieraufkommen hinzuzurechnen wäre. Vielmehr muss die Möglichkeit berücksichtigt werden, dass die heutigen für einen Regionalflughafen z.T. eher untypischen Verbindungen an Attraktivität verlieren und deshalb eingestellt werden. So wird in der Lokalpresse unter Bezug auf den Wirtschaftssenator der Hansestadt Lübeck bereits diskutiert, ob die Linie Lübeck-Pisa wegen unzureichender Auslastung wegfällt. Auch wenn Ryanair derzeit Marktführer im Niedrigpreissegment ist, sieht sich diese Fluggesellschaft einem härter werdenden Wettbewerb in diesem Marktsegment ausgesetzt. Dies rührt zum einen daher, dass auch traditionelle Anbieter von Reise- und Luftverkehrsdienstleistungen mit Tochtergesellschaften (wie Hapag-Lloyd Express hlx des TUI-Konzerns) oder Beteiligungen (von Lufthansa an Germanwings) zu Low-Cost-Gesellschaften wie Easy Jet und Ryanair in Konkurrenz treten. Zum anderen reagieren auch die etablierten Verkehrsflughäfen (wie der Düsseldorfer Flughafen) auf die Erfolge, die Billigflieger an den Regionalflughäfen erzielen, mit Startrechten für diese Carrier. So hat der Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel neben Air Berlin seit April 2004 auch Flüge von hlx nach Mallorca, Neapel und Dublin im Angebot. Das derzeit am Flughafen Lübeck-Blankensee zu beobachtende Phänomen, dass ein erheblicher Teil der Flugreisenden aus einem größeren Raum als der in der Potenzialanalyse betrachteten Region stammt, wird deshalb an Bedeutung verlieren, da gleichwertige Angebote an für diese Reisenden günstiger gelegenen Flughäfen attraktiver werden. Hierzu kann auch beitragen, dass die Ticketpreise der Billiganbieter im Verlauf des Jahres 2003 deutlich anzogen, während Economy-Class-Tickets klassischer Linienfluggesellschaften nach Preissenkungen in den Vorjahren derzeit stabil bleiben (FAZ vom 14.02.04, SZ vom 13.02.04). Damit sinkt der Anreiz, auch weitere Anfahrtswege in Kauf zu nehmen. Schließlich ist auch die Möglichkeit zu berücksichtigen, dass die Fluggesellschaft Ryanair ihre Dienstleistungen künftig nicht mehr von Lübeck aus anbietet, sondern ihren Standort verlagert, etwa wenn ein anderer norddeutscher Flughafen eine bessere Marketingunterstützung verspricht. Selbst wenn sich der Marktanteil der Low-Cost-Carrier weiter erhöht und dies nicht nur zu Lasten anderer Fluggesellschaften geht, sondern zusätzliches Passagieraufkommen generiert wird, kann in dieser Gesamtsituation nicht angenommen werden, dass die jetzigen Verkehre am Flughafen Lübeck-Blankensee, die ja zum Teil auch dem Bedarf (im Sinne der Potenzialanalyse) ent-

sprechen, in vollem Umfang zu dem prognostizierten Luftverkehrsaufkommen hinzutreten. Auch die dargestellte Wettbewerbssituation unter den Flughäfen und Fluggesellschaften belegt das Erfordernis, den Flughafen Lübeck-Blankensee für möglichst viele Fluggesellschaften attraktiv zu gestalten, um der Nachfrage von Bürgern und Unternehmen gerecht zu werden und den Fortbestand des Flughafens nicht von dem andauernden Erfolg einer einzigen Fluggesellschaft abhängig zu machen.

Der Bedarf für den Ausbau wird nicht mit einem – von Einwendern befürchteten – Bedarf an Nachtflügen begründet. Ein solcher Bedarf wird weder vom Vorhabensträger noch von der Planfeststellungsbehörde gesehen, zumal auch die tatsächliche Entwicklung am Flughafen Lübeck einen solchen Bedarf nicht belegt. Es kann deshalb nicht festgestellt werden, dass die Prognose durch Nachtflüge überholt ist. (Näheres hierzu s. unten zu 6.1.6)

Gegen den Vorhalt, es werde künftig auch größeren Maschinen die Möglichkeit gegeben, den Flughafen Lübeck-Blankensee zu benutzen, ist festzustellen, dass sich durch die Verlängerung der Start- und Landebahn nichts an der Einstufung des Bahnsystems ändert. Mit der Einstufung in den Bezugscode 4 D (nach ICAO-Anhang 14, Kapitel 1.3) ist und bleibt festgelegt, dass die Flugzeuge eine Spannweite bis ausschließlich 52 m aufweisen dürfen. Hinsichtlich der Code-Elemente Startbahnlänge einerseits sowie Abstand der äußeren Räder des Hauptfahrwerks andererseits ist der Flughafen Lübeck-Blankensee bereits heute in die höchste Kategorie eingestuft. Es steht im wesentlichen zu erwarten, dass die auch heute schon am Flughafen Lübeck-Blankensee zum Einsatz kommenden Flugzeuge künftig besser ausgelastet und damit wirtschaftlicher eingesetzt werden.

Mit der Realisierung des Ausbauvorhabens geht nicht, wie von Einwendern vorgetragen, eine erhebliche **Kapazitätserhöhung** einher. Zwar ermöglicht die Verlängerung der Startbahn von bislang 1.802 m auf 2.326 m (1.802 m Bestand + 300 m Rollweg R + 224 m Verlängerung in Richtung Osten) den Einsatz anderer Flugzeugmuster; sie ermöglicht aber nicht eine Zunahme der Flugbewegungen. Die luftseitige (= technische) Kapazität des Flughafens als theoretisches Maximum der möglichen Flugbewegungen wird durch die Verlängerung der Start- und Landebahn nicht verändert. Etwas anderes ergibt sich auch nicht in Zusammenschau mit der geplanten, aber nicht verfahrensgegenständlichen Aufwertung des Instrumentenlandesystems auf die nächsthöhere Betriebsstufe, denn hieraus folgt keine Verkür-

zung, sondern im Gegenteil aus technischen Gründen eine Verlängerung des zeitlichen Abstands zwischen den einzelnen Flugbewegungen.

Eine Steigerung der luftseitigen Kapazität liegt zwar in der Anbindung des Rollwegs N an das Ende der verlängerten Start- und Landebahn. Diese Steigerung ist jedoch eher theoretischer Natur: Die Rollweganbindung ermöglicht zwar eine schnellere Folge von Flugbewegungen, da die Luftfahrzeuge bei Landungen in Richtung Osten schneller von der Start- und Landebahn abrollen können bzw. bei Starts in Richtung Westen schneller ihre Startposition erreichen. Dies ist jedoch insoweit unbeachtlich, als angesichts der in den letzten Jahren stetig abnehmenden Zahl der Flugbewegungen der Flughafen Lübeck-Blankensee weit von einer Kapazitätserschöpfung entfernt ist und deshalb eine Kapazitätserhöhung durch Rollweganbindung nicht benötigt. Die planfestgestellten Maßnahmen dienen mithin lediglich einer Sicherheits- und Attraktivitätssteigerung des Flughafens, die geeignet ist, die vorhandene Kapazität besser auszulasten. Einer besonderen Rechtfertigung für die (durch die Rollwegverlängerung faktisch eintretende, aber nicht bezweckte) Kapazitätserweiterung bedarf es somit nicht. Dieses Ergebnis wird dadurch abgesichert, dass die Anzahl der Abfertigungspositionen auf dem Vorfeld nicht erhöht wird und Planungen zu einer Ausweitung auch nicht bestehen. Können aber nach dem Ausbau nicht mehr Flugzeuge als bisher abgefertigt werden, so ermöglicht der Ausbau auch keine Erhöhung der Flugbewegungen.

Dass der Flughafen Lübeck-Blankensee weit von einer Auslastung seiner luftseitigen Kapazität entfernt ist, ergibt sich aus einem Vergleich der Flugbewegungszahlen, die sich von über 84.000 Starts und Landungen im Jahr 1991 (s. S. 13 der Bedarfsbegründung) auf unter 28.000 Flugbewegungen im Jahr 2003 reduzierte. Vor diesem Hintergrund besteht auch keinerlei Anlass, die maximale Kapazität des ausgebauten Flughafens zu bestimmen und eine **maximale Kapazitätsauslastung** sämtlichen Gutachten und der Abwägung zugrunde zu legen, denn wie zuvor dargestellt, wirkt sich die Steigerung der technischen Kapazität nicht aus. Maßgebend ist deshalb, was bei realistischer Betrachtung an Flugverkehr zu erwarten ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 07.02.01 – AZ.: 11 B 61/00). Dies wurde in der Bedarfsbegründung und Potenzialanalyse abgearbeitet, so dass hieran auch die weiteren Fachgutachten, namentlich die Verträglichkeitsstudien und die Gutachten zu Lärm und Luftschadstoffen anknüpfen können. Etwas anderes ergibt sich – entgegen einer in der Erörterung geäußerten Auffassung - auch nicht aus dem Urteil des VGH Hessen vom 14.10.03 (- 2 A 2796/01 -). Dass die bloß gesteigerte Ausnutzung der Kapazität eines Flughafens keine wesentliche Änderung darstellt, ist nicht neu und ist lediglich eine Konsequenz daraus, dass nach Eintritt der Unanfechtbarkeit eines Planfeststellungsbeschlusses Ansprüche auf Unter-

lassung der Benutzung der Anlagen ausgeschlossen sind (vgl. § 142 Abs. 2 S. 1 LVwG). Dies erfordert jedoch nicht einen „vorweggenommenen“ Schutz der Anlieger gegen die höchstmöglich denkbaren Auswirkungen der Benutzung der Anlagen. Vielmehr hat der Gesetzgeber für den Eintritt nicht voraussehbarer Wirkungen in § 142 Abs. 2 S. 2 ff LVwG einen sachgerechten Interessenausgleich geschaffen. Da der Abwägung eine Prognose über die voraussichtlichen nachteiligen Auswirkungen der planfestgestellten Anlage zugrunde liegen und diese Prognose nur die Auswirkungen berücksichtigt, die sich bei der voraussichtlich zu erwartenden tatsächlichen Ausnutzung der Anlage ergeben, sind die mit einer hierüber hinausgehenden Ausnutzung verbundenen erhöhten Auswirkungen aus der Sicht der maßgeblichen Prognose „unvorhersehbar“ (vgl. hierzu Bonk/Neumann in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 6. Aufl. 2001, § 75 Rn 52 a; Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Auflage 2003, § 75 Rn 25 a).

Der Umstand, dass die Kapazität des Lübecker Flughafens – ebenso wie die anderer norddeutscher Flugplätze – keineswegs erschöpft ist, gab Anlass zu der Forderung, eine belastbare Prognose unter Zugrundelegung auch ungünstiger Bedingungen vorzulegen, die dem **Wettbewerb mit anderen Flugplätzen** Rechnung trägt. Diese Einwendung verkennt zum einen, dass die Potenzialanalyse mit dem „pessimistischen Szenario“ eine Prognose auch für eine Entwicklung unter ungünstigen Bedingungen enthält, zum anderen, dass das „realistische Szenario“ durchaus die sich überschneidenden Einzugsbereiche und damit die Wettbewerbssituation für den Flughafen Lübeck-Blankensee berücksichtigt.

Weiterhin lässt sich gegen die Bedarfsbegründung auch nicht mit Erfolg einwenden, dass der **Ausbau eines Regionalflughafens nicht mit einem Bedarf an Interkontinentalflügen** begründet werden könne. Die Einwendung beruht auf der Annahme, es gehe um Flüge innerhalb einer bestimmten Region. Dem gegenüber hat der Verfasser der Bedarfsbegründung in der Erörterung zutreffend dargelegt, dass die Funktion des Flughafens Lübeck-Blankensee darin gesehen wird, die in der Region vorhandene Nachfrage nach Flugverbindungen zu decken. Dazu können auch Langstreckenflüge gehören. Dafür, dass der Flughafen Lübeck-Blankensee immer noch als Regionalflughafen anzusehen ist, spricht der Umstand, dass er sich nicht zu einem Drehkreuz-Flughafen entwickelt hat, der durch einen hohen Anteil durchreisender Passagiere geprägt wäre, sondern die Anbindung der Region an die übrige luftverkehrlich erreichbare Welt verbessert. Für eine Entwicklung hin zu einem Hub-Flughafen ist auch nach dem Ausbau nichts ersichtlich.

In diesem Zusammenhang sind Einwendungen gegen die **Größe des Einzugsbereichs** als der maßgeblichen „Region“ zurückzuweisen, mit denen der Bedarfsbegründung entgegen gehalten wird, die Stadt Schwerin und die Kreise Nordwestmecklenburg und Parchim könnten nicht zum Einzugsbereich gezählt werden, da der Flughafen Schwerin-Parchim günstiger liege und die Daten von 1998 zum Fluggastaufkommen die zwischenzeitliche dortige Entwicklung nicht berücksichtigten. Die Definition des Einzugsgebietes nach der Bedarfsbegründung diene der Ermittlung von Strukturdaten zur Plausibilitätsprüfung der Potenzialanalyse. Diese Strukturdaten entstammen einer Fluggastbefragung aus dem Jahr 1998, als es auf dem Flughafen Schwerin noch keinen gewerblichen Luftverkehr gab. Die Prognoserechnung der Potenzialanalyse, auf die die Bedarfsbegründung Bezug nimmt, berücksichtigt dem gegenüber auch einen Anstieg des gewerblichen Verkehrs auf dem Flughafen Schwerin-Parchim und beinhaltet dessen entsprechende Nutzung durch die Passagiere aus dem dortigen Einzugsgebiet. Somit wird dem Flughafen Lübeck-Blankensee kein Potenzial zugemessen, dass aufgrund der Entwicklung nach 1998 einem anderen Flughafen zukommt. Die Planfeststellungsbehörde hat von dem Bedarfsgutachter ergänzende Informationen zur zwischenzeitlichen Entwicklung der Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen im Linien- und Touristikverkehr erhalten. Danach ergaben Fluggastbefragungen, die im Jahr 2003 auf den Flughäfen Hamburg und Lübeck durchgeführt wurden, dass lediglich 14 % bzw. 72.000 der gut 514.000 Fluggäste am Flughafen Lübeck-Blankensee aus einem Umkreis von 50 km um Lübeck stammten, während 390.000 Fluggäste aus dieser Region über den Flughafen Hamburg reisten. Deshalb dürfte eine nachfrageorientierte Prognose heute nicht zu wesentlich anderen Ergebnissen führen als die Prognose der vorliegenden Potenzialanalyse.

Ob in der Potenzialanalyse **unzutreffende Angaben zur Schaffung von Arbeitsplätzen** als Folge des Flughafenausbaus gemacht wurden, kann hier dahinstehen. Sollte die Realisierung des Vorhabens eine arbeitsplatzsichernde oder gar –schaffende Wirkung haben, wäre dies zu begrüßen, zumal die Arbeitslosenquote in Lübeck über dem Bundes- und dem Landesdurchschnitt liegt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich bei der Zulassung des Vorhabens jedoch nicht von diesem Arbeitsplatzargument leiten lassen.

Ebenfalls nicht ausschlaggebend waren die weiteren (indirekten, induzierten, katalytischen) ökonomischen Effekte des Flughafens. Zwar stellt dieser für die Hansestadt Lübeck einen Standortfaktor dar, der die Attraktivität der Stadt erhöht. Der Flughafenausbau unterstützt damit die Bemühungen der Hansestadt Lübeck um die Ansiedlung weiterer Unternehmen

gerade im Nahbereich des Flughafens und fördert allgemein die Erreichbarkeit die Stadt, die sich durch ein umfangreiches kulturelles Angebot auszeichnet, eine hohe touristische Attraktivität genießt und über den Flughafen den Weg in die ebenfalls stark touristisch geprägten umliegenden Kreise öffnen kann. In diesem Sinne stellt sich der Regionalflughafen nicht nur als Einrichtung dar, die die Luftverkehrsnachfrage der Unternehmen und der Bevölkerung in der Region decken soll, sondern auch als eine Einrichtung, die diese Region erschließt. Mit der durch den Ausbau bewirkten Erhöhung der Attraktivität des Flughafens für die Anbieter von Luftverkehrsdienstleistungen kann der Flughafen auch diese Aufgabe besser als bisher erfüllen. Gleichwohl sind die mittelbaren Effekte nicht so präzise herausgearbeitet, dass konkrete Vorteile aus dem Ausbau das Vorhaben geboten erscheinen lassen.

Anknüpfend an die Zielsetzungen des Luftrechts sieht die Planfeststellungsbehörde deshalb das öffentliche Interesse in den oben dargestellten unmittelbar vorhabensbezogenen Belangen, die das Vorhaben im Sinne des Planfeststellungsrechts als vernünftigerweise geboten erscheinen lassen.

Flugbewegungen auf Rollweg C, der als Start- und Landebahn weder gewidmet ist noch wird, waren in die Potenzialanalyse ebenso wenig einzustellen wie Nacht- oder Frachtflüge, für die kein relevanter Bedarf gesehen wird. Insgesamt sind die gegen die Potenzialanalyse erhobenen Bedenken nicht geeignet, den oben festgestellten Bedarf für das Ausbaivorhaben in Frage zu stellen; die auf deren Neuerstellung gerichteten Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Planrechtfertigung entfällt auch nicht unter dem Aspekt fehlender **Finanzierbarkeit**, denn die Planfeststellungsbehörde sieht es nicht als feststehend an, dass das Vorhaben deswegen nicht realisiert werden könne. Der Vorhabensträger hat nicht erklärt, dass er den Ausbau von einer bestimmten Art der Förderung abhängig mache. Etwas anderes geht auch nicht aus dem in der Verhandlung am 14.08.03 vorgelegten Bericht der Lübecker Nachrichten vom 13.08.03 über einen Wegfall der Förderung im Rahmen der „Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA-Mittel) hervor. Zudem ist dieser Artikel inhaltlich überholt, wie sich aus der Entscheidung des Haushaltsausschusses über die Beibehaltung der bisherigen Förderrichtlinien ergibt. Selbst wenn eine bislang vom Vorhabensträger erhoffte Förderung künftig nicht mehr möglich sein sollte, bliebe ihm unbenommen, in der 5-Jahres-Frist des § 142 Abs. 4 LVwG eine andere Art der Finanzierung zu suchen.

Das Argument, dass dem Ausbau nur **lokales Prestigedenken** zugrunde liegen solle, ist im Rahmen dieses Beschlusses nur dahingehend zu beantworten, dass kommunalpolitische Interessen als mögliches Motiv für die Antragstellung keine Relevanz für die Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde haben. Maßgebend ist für diese, dass das Vorhaben bestimmt und geeignet ist, den Zwecken des Fachplanungsrechts zu dienen. Dies steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest.

Zu 6.1.3 Alternativen – Varianten

Wie von Einwendern gefordert die Pläne für einen **Großflughafen Kaltenkirchen** wieder aufzugreifen, wäre eine politische Entscheidung, die nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu treffen ist. Der Ausbau des Flughafens Lübeck-Blankensee ist im Sinne des Planfeststellungsrechts geboten und wird vom Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein ausweislich der im Rahmen dieses Verfahrens abgegebenen Stellungnahme befürwortet. Die Planfeststellung kann deshalb nicht wegen eines seitens des Landes Schleswig-Holstein nicht geplanten Flughafens Kaltenkirchen versagt werden. Auch die Hinweise auf **andere Flugplätze als Projektalternative** und möglicherweise deren Ausbau gehen insoweit ins Leere, als der Bedarf für den Ausbau des Flughafens Lübeck vorhanden ist und nur über dessen Antrag zu entscheiden war. Dies gilt entsprechend für den Hinweis, die Diskussion über den **Transrapid** sei noch nicht abgeschlossen. Auch steht eine etwaige Ertüchtigung der **Bahnstrecke Hamburg – Lübeck** nicht mit diesem Vorhaben in Zusammenhang und kann dem Vorhabensträger nicht im Sinne des Wegfalls des Bedarfs entgegengehalten werden.

Von einem Teil der Einwender wird beanstandet, es habe eine **unzulängliche Variantenprüfung** stattgefunden, die eine **Westverlängerung** der Start- und Landebahn zu Unrecht ausschließt, zumal bei einer dann erforderlichen Verlegung der Bahnstrecke in Tieflage die besondere Attraktivität unterirdischer Bahnhöfe an Flughäfen zu berücksichtigen wäre. Dieser Betrachtung steht entgegen, dass sich die Planfeststellungsbehörde durch den Vorhabensträger über die Auswirkungen einer Westvariante ergänzendes Material hat vorlegen lassen. Danach ergeben sich keine Vorteile, die die Nachteile aufwiegen oder gar zwingend für eine Verlängerung der Bahn in westlicher Richtung sprechen würden:

Die Westvariante hätte in lärmtechnischer Hinsicht lediglich geringfügige Auswirkungen. Ergänzenden Berechnungen des Schallgutachters lag die Annahme zugrunde, die Abflug-

punkte und die Landeschwelle 07 würden um 300 m nach Westen verschoben. Hierfür ergeben sich Pegeldifferenzen an ausgewählten Immissionsorten von bis zu 0,6 dB (A) im Maximalpegel (nämlich an der Waldschule Groß Grönau) und 0,5 dB(A) im $L_{eq(3)}$ (am Pflegeheim Groß Grönau). Die für das Ausbauszenario berechnete und in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Lärmverteilung wäre entsprechend nach Westen verschoben, so dass mit der Entlastung des östlichen Bereiches eine geringfügige Mehrbelastung der westlichen Nachbarschaft des Flughafens einherginge.

Auch unter dem Aspekt der Luftschadstoffe ergeben sich aus einer Westverlängerung keine relevanten Unterschiede zur festgestellten Planung. Das Büro argumentiert, dass die Änderungen als so geringfügig, dass die Ergebnisse und Bewertungen des Gutachtens Luftverunreinigungen auch bei Realisierung einer Westvariante nach dortiger Beurteilung in vollem Umfang bestehen bleiben könnten. Da das Gutachten (s. dort S. 34) ein horizontales Rechengitter von 200 m Kantenlänge der einzelnen Gitterzellen betrachtet, ergibt sich bei einer Verlängerung nach Westen um 224 m auch für die Luftschadstoffausbreitung lediglich eine Verschiebung um etwas mehr als eine „Masche“ in der grafischen Darstellung (Anlagen 4 bis 6 des Gutachtens). Relevante Entlastungen sind daraus nicht zu ermitteln.

Relevante Unterschiede ergeben sich jedoch in den aus einer Westverlängerung resultierenden Folgemaßnahmen. Die im Westen des Flughafengeländes verlaufende Bahnstrecke müsste ebenso in Tieflage gelegt werden wie die künftig dort verlaufende B 207. Die Planfeststellungsbehörde hat davon abgesehen, über die hiermit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft nähere Ausarbeitungen vorlegen zu lassen, denn bereits ein Kostenvergleich belegt die Unverhältnismäßigkeit, die den Vorhabensträger veranlasst hat, die Westvariante frühzeitig auszuschneiden. Der Flughafenbereich müsste im Falle einer Westverlängerung auf einer Breite von mindestens 300 m untertunnelt werden, wie sich aus einer Variantenuntersuchung des Büros Stöfer + Buss vom 05.02.04 ersehen lässt. Diese Breite ergibt sich aus der erforderlichen Hindernisfreiheit. Der Tunnel läge im Bereich der Aufsetzzone und müsste für entsprechende dynamische Belastungen ausgelegt werden. Der Bahnhof Blankensee müsste abgerissen werden. Für die benötigten Bodenmassen, den Abbruch, die Absenkung des Gleises und die Erweiterung für die Trasse der B 207 neu mit Nebenkosten errechnete das Büro Kosten von rund 50 Mio. Euro. Diese Mehrkosten, die etwa das Zehnfache der Baukosten für die Antragsvariante ausmachen, können von dem Vorhabensträger nicht verlangt werden. Es ist nicht ersichtlich, welche Vorteile eine entsprechende Alternative rechtfertigen könnten. Insbesondere war eine **Umsiedlung von Immobilien** im Osten nicht zu berücksichtigen, da das Vorhaben eine Umsiedlung nicht erfordert.

Die Variantenuntersuchung zum Rollweg N ist nicht unzureichend. Zur Bevorzugung der Variante „Nord“ und zu deren denkbaren Untervarianten wird auf die Ausführungen zu 6.3.2 (Stellungnahme vom 26.09.04) verwiesen.

Eine weitere Beanstandung geht dahin, dass eine **Nullvariante ohne Rollweg R** nicht untersucht wurde. Dieser Einwand bedarf der Erläuterung, da der Rollweg R baulich bereits existiert und nur nicht als Start- und Landebahn zur Verfügung steht. Erst mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird er in die Start- und Landebahn integriert und steht künftig für Flugbewegungen zur Verfügung. Die Betrachtung einer „Nullvariante“, die einen Rückbau des Rollweges R zum Gegenstand hat, dürfte seitens der Einwender nicht gemeint gewesen sein. Die Untersuchung einer Nullvariante, die diesen Rollweg als Bestand voraussetzt, ist hingegen nicht zu beanstanden. Dies gilt auch für die Annahme des Vorhabensträgers, dass der Rollweg auch in Zukunft so wie im Basisjahr 2000 genutzt werden kann, nämlich nicht als Start- und Landebahn, sondern für Flugbewegungen lediglich mit Erlaubnissen nach § 25 LuftVG. Die Rechtsprechung des OVG Schleswig, das Klagen gegen eine solche Nutzung für unzulässig hielt, spricht nicht gegen diese Haltung des Vorhabensträgers. Selbst wenn solche Erlaubnisse in Zukunft nicht erteilt werden – ein Anspruch oder auch nur schutzwürdiges Vertrauen des Vorhabensträgers hierauf bestünde in der Tat nicht -, ändert dies nichts an der Richtigkeit der Betrachtung der Nullvariante, denn die Erlaubnisse standen jeweils unter dem Vorbehalt, dass nur solche Starts auf dem Rollweg R beginnen durften, die auch auf der Start- und Landebahn durchgeführt werden konnten. Es wurden durch die Mitnutzung des Rollweges R für Startvorgänge somit keine qualitativ anderen Flugbewegungen ermöglicht als ohnehin zulässig waren. Damit ist nicht ersichtlich, wie ein Auslaufen der § 25-Erlaubnisse (zudem nach Gutachtenerstellung) zur Fehlerhaftigkeit der Variantenbetrachtung führen kann.

Die Planfeststellungsbehörde hat gleichwohl für den Immissionsort Wulfsdorfer Weg 35 eine durch den Vorhabensträger erstellte ergänzende Berechnung herangezogen, die einerseits die weitere Nutzung des Rollweges für den Start in Richtung Osten und andererseits dessen Nicht-Nutzung gegenüber stellen ($L_{eq(3)}$ Tag, $L_{eq(4)}$ Tag, Maximalpegel Tag), und zwar bezogen auf die sechs verkehrsreichsten Monate 2000. Danach ergibt sich bei gleichbleibenden Maximalpegeln am Immissionsort eine Entlastung im $L_{eq(3)}$ um 0,4 dB(A), im $L_{eq(4)}$ um 0,6 dB(A). Bei Mittelungspegeln < 60 dB(A) im $L_{eq(3)}$ bzw. < 55 dB(A) im $L_{eq(4)}$ ergibt sich kein relevanter Unterschied, der die Verwertbarkeit der vorgelegten Untersu-

chung in Frage stellen und eine entsprechende gesonderte Betrachtung der Nullvariante 2010 erfordern würde.

Zu 6.1.4 Eigentum (unmittelbare Inanspruchnahme)

Für planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird privates Grundeigentum in Anspruch genommen. Bei der Abwägung der von einer luftrechtlichen Planung berührten Belange kommt dem durch Art. 14 GG geschützten Eigentum ein besonderes Gewicht zu, da die Überplanung des Grundeigentums aufgrund der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses bereits die Rechtfertigung für einen zwangsweisen Entzug des Eigentums in sich trägt. Die Inanspruchnahme von im Privateigentum stehenden Grundstücken wird aber regelmäßig von dem betroffenen Eigentümer als besonders schwer empfunden und reicht als unmittelbarer Grundrechtseingriff auch objektiv grundsätzlich weiter als mittelbare Beeinträchtigungen (zu diesen siehe nachfolgend zu 6.1.5).

In dem hier konkret zu beurteilenden Fall kommt dem Schutz des privaten Eigentums jedoch ein geringerer Rang zu als dem Vorhaben. Die von dem festgestellten Plan betroffenen Grundeigentümer haben Einwendungen gegen die Grundinanspruchnahme nicht erhoben. Das Verfahren hat keine Anhaltspunkte erbracht, die gegen die Überplanung der für landschaftspflegerische Maßnahmen benötigten Flächen sprechen, denn die im Rahmen der ersten Planänderung erhobene formale Einwendung gegen die Inanspruchnahme einer für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Fläche wurde durch die zweite Planänderung gegenstandslos. Diese Ausgleichsfläche in der Gemarkung Groß Grönau (laufende Nr. 12 des Grunderwerbsverzeichnisses der ersten Planänderung) wird nicht benötigt.

Zu 6.1.5 Eigentum (Wertminderung durch mittelbare Beeinträchtigungen)

Die Auswirkungen des Vorhabens beschränken sich nicht auf die unmittelbar betroffenen, in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesenen Grundstücke. Andere Grundstücke in der Umgebung des Flughafens Lübeck-Blankensee werden mittelbar betroffen. Insbesondere bewirkt das Heranrücken der verlängerten Start- und Landebahn eine mittelbare Betroffenheit der Anlieger im westlichen und im östlichen Bereich des Flughafengeländes. Die mittelbaren Beeinträchtigungen, die mit dem Vorhaben verbunden sind, lösen jedoch keine Ansprüche auf Entschädigungen für befürchtete Wertverluste des Grundeigentums aus. Ein Entschädigungsanspruch für die Wertminderung eines Wohngrundstücks wäre nämlich nur dann gegeben, wenn die mit diesem Beschluss zugelassene Nutzung des Flughafens Lübeck-

Blankensee die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern und dadurch das benachbarte Wohneigentum schwer und unerträglich treffen würde. Dies ist jedoch nicht der Fall. Die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen bewirken keine unzumutbare Belastung der Betroffenen:

Nach dem vom Vorhabensträger vorgelegten schalltechnischen Gutachten löst die prognostizierte Lärmentwicklung keine Ansprüche auf aktiven oder passiven Schallschutz aus (dazu nachfolgend zu 6.1.6). Ob ein solcher Anspruch des Trägers der Waldschule bestünde, kann dahinstehen, da der Vorhabensträger hiervon unabhängig Schallschutz zur Verringerung fluglärmbedingter Kommunikationsstörungen zugesagt hat. Bestehen aber schon keine Ansprüche auf Vorkehrungen oder Anlagen gegen die nachteiligen Auswirkungen eines Vorhabens (vgl. § 9 Abs. 2 LuftVG, § 141 Abs. 2 S. 3 LVwG), ist erst recht für eine Entschädigung kein Raum.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der flugverkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung. Das Gutachten Luftschadstoffe gibt nichts für die Besorgnis her, eine auf den Ausbau zurückzuführende Zunahme des Flugverkehrs und der Luftschadstoffe könnte zu einer zurechenbaren Fassadenverschmutzung oder Algenwuchs an der Hauswand oder sonstigen mittelbaren Eigentumsbeeinträchtigungen, etwa in der Nutzung der Gärten führen. Es wird auf die Ausführungen unten zu 6.1.8 verwiesen.

Die bauliche Ausnutzbarkeit von Grundstücken ist nicht betroffen, da sich der Bauschutzbereich nicht ändert.

Stehen den Betroffenen aber weder in Bezug auf Schadstoffe noch auf andere Auswirkungen Abwehr- oder Schutzansprüche zu, haben sie diese Auswirkungen entschädigungslos hinzunehmen, denn eine Rechtsgrundlage für die Entschädigung von Nachteilen und Beeinträchtigungen, die den jeweiligen Eigentümer nicht in seiner Rechtsposition betreffen, steht nicht zur Verfügung. Eventuelle Wertminderungen allein durch einen Lagenachteil, wie ihn die Belegenheit der fraglichen Grundstücke in der Nähe des Flughafens darstellt, werden von § 141 Abs. 2 S. 3 LVwG nicht erfasst. Der fachplanerische Entschädigungsanspruch greift nämlich nur dann, wenn die nach Abs. 2 S. 2 an sich erforderlichen Schutzmaßnahmen nicht zu realisieren sind. Dies gilt sowohl für Vermögensschäden aus einem befürchteten Wertverlust der jeweiligen Immobilie als auch für eine etwaige Erschwernis der Vermietbarkeit bzw. Reduzierung des erzielbaren Mietzinses.

Die Wertung der Anlieger, der Ausbau des Flughafens sei als enteignungsgleicher Eingriff anzusehen, wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt, so dass sich auch hieraus kein Anspruch auf eine Entschädigung ergibt. Die Grenze für Verkehrslärmimmissionen in

Wohngebieten wird nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes im allgemeinen bei Werten von 70 bis 75 dB (A) tagsüber angesetzt, wobei die entschädigungsrechtliche Bewertung von Düsenfluglärm der besonderen Bedeutung der Spitzenschallpegel Rechnung tragen muss (vgl. BGH, Urt. v. 25.03.93, Az.: III ZR 60/91, DVBl. 1993, 1089). Eine derartige Lärmbelastung, wie sie im entschiedenen Fall ermittelt worden war oder in vergleichbarer Größenordnung, ist nach der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung nicht zu erwarten. Die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle wird nicht überschritten.

Soweit Beeinträchtigungen der Berufsausübung, etwa in der Führung einer psychologischen Praxis, in der auch Kinder z.B. wegen Angst vor Flugzeugen therapiert werden sollen, vortragen wurden, werden Eingriffe in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb geltend gemacht. Auch unter diesem Aspekt ist jedoch festzustellen, dass auf der Grundlage der Gutachten keine Änderung des Umfeldes der Grundrechtsausübung anzunehmen ist, die für die Betroffenen als schwer und unerträglich zu qualifizieren wäre.

Zu 6.1.6 Lärmimmissionen

Aktive Schallschutzmaßnahmen durch Betriebsregelungen und andere Maßnahmen, etwa durch ein Verbot von Nachtflügen, ein Verbot von Wochenendflügen und des Touch and Go Betriebes oder durch die Beschränkung von Flügen in bestimmten Tagesrandzeiten oder durch die Beschränkung von Platzrunden, Übungsflügen, Triebwerksprobeläufen, durch die Beschränkung auf das technisch modernste Fluggerät, Gewichtsbeschränkungen, lärm- und zeitorientierte Gebührenpolitik, Festlegung von Mindestflughöhen, Festlegung von Verkehrsfrequenzen, Verkehrszeiten und Emissionen, sowie durch den Bau einer Lärmschutzhalle sind nicht erforderlich.

Gleiches gilt für die Anordnung **passiver Schallschutzmaßnahmen** durch Einbau von Schallschutzfenstern, Lüftern, Klimaanlage sowie der Übernahme der Folgekosten für Unterhaltung und Reparatur bzw. zur Anordnung von Entschädigung in Geld, über die vom Vorhabenträger bereits zugesagten Schallschutzmaßnahmen hinaus, nämlich die Übernahme der Kosten für den Einbau und Unterhaltung von Schalldammlüftern für die Waldschule für die Klassenzimmer und das Lehrerzimmer.

Ausweislich der im Schallgutachten erstellten Schallprognose ergibt sich im Hinblick auf die Dauerbelastung und die Anzahl der auftretenden Maximalpegel **keine unzumutbare Betroffenheit der Anwohner**, die derartige Anordnungen für Maßnahmen des Schallschutzes erforderlich machen.

Aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen sind dann erforderlich, wenn das Vorhaben für die Anwohner unter dem Gesichtspunkt **enteignender Wirkung**, Gefährdung der **Gesundheit** oder **erheblicher Belästigung** unzumutbar wird. Wann dies der Fall ist, ist im Einzelfall unter Berücksichtigung der konkreten Situation von der Planfeststellungsbehörde zu ermitteln. Die Planfeststellungsbehörde betrachtet dabei nicht allein etwaige zusätzliche Auswirkungen der in diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Maßnahmen sondern die Auswirkungen des gesamten Flughafenbetriebes.

Maßgeblich sind hierfür zunächst die jeweils erwarteten Maximalpegel und Dauerschallpegel.

Die Rechtspraxis hat **Kriterien zunächst für eine enteignungsrechtlich absolute Unzumutbarkeit** der Lärmauswirkungen eines Flughafens entwickelt, die dann zu Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen oder ggf. einer Versagung der Genehmigung führen müssten. Auch wenn hier noch Unsicherheiten im Detail bestehen, so besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde gesichertes Erkenntnis jedenfalls dahingehend, dass in Wohngebieten tagsüber jedenfalls gemittelte Außenpegel von mehr 70 dB(A) und 60 dB(A) nachts absolut unzumutbar sind. Weiterhin ist nachts die mehr als 6-malige Überschreitung eines Fluglärmereignispegels von mehr als 70 dB(A) als unzumutbar anzusehen.

Im Hinblick auf **Gefährdungen der Gesundheit** besteht derzeit noch kein absolut gesicherter Wissensstand, bei welcher Lärmexposition eine unzumutbare Gesundheitsgefährdung eintreten wird. Hier werden in der Wissenschaft unterschiedliche Grenzwerte diskutiert. Die Planfeststellungsbehörde teilt die in Rechtspraxis und Wissenschaft verbreitete vertretene Auffassung, dass jedenfalls als präventiver Richtwert für eine Gesundheitsgefährdung ein Wert von $L_{eq(3)}$ von 65 dB(A) (außen) tagsüber bei einem Maximalpegel von 90 dB(A) (außen) 25 mal nicht überschritten werden darf. In der Nacht darf als präventiver Richtwert für eine Gesundheitsgefährdung wegen Schlafstörungen ein Dauerschallpegel von 35 dB(A) (innen) sowie eine Maximalpegelverteilung von 55 dB(A) 6 mal bzw. 53 dB(A) (innen) 13 mal nicht überschritten werden.

Diese genannten Werte werden im Bereich des Flughafens Lübeck Blankensee nicht erreicht. Tagsüber wird in Bereichen mit Wohnbebauung ein Wert von 62 dB(A) $L_{eq(3)}$ nicht überschritten. Auch das Maximalpegelkriterium wird tagsüber bei weitem nicht erreicht.

Eine sechsmalige Überschreitung des Maximalpegels in der Nachtzeit kommt schon aufgrund der geringen Anzahl der prognostizierten Flugbewegungen nicht in Betracht.

Die genannten, prognostizierten Lärmimmissionen sind auch sonst unter dem Gesichtspunkt einer erheblichen Belästigung auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung des von Lärmwirkungen betroffenen Bereiches nicht unzumutbar.

Auch die im Hinblick auf die Unzumutbarkeit der Lärmbelästigungen geforderte **Zugrundelegung anderer Grenzwerte** als der obengenannten kommt nicht in Betracht.

Die genannten Grenzwerte bilden den derzeitigen Stand der Forschung zutreffend ab.

Auch unter dem Gesichtspunkt des Schutzzieles einer Nicht- **Störung der Kommunikation** ergeben sich keine unzumutbaren Überschreitungen anderer Grenzwerte. Zwar wird hierfür in der Lärmwirkungsforschung für die Tagzeit überwiegend ein Grenzwert von 59 dB(A) ($L_{eq(3)}$) angenommen -der in Bereichen mit Wohnbebauung im Wirkungsbereich des Flughafens Lübeck Blankensee überschritten wird-; jedoch ist für die Einschlägigkeit dieses Grenzwertes erforderlich, dass jedenfalls auch in den betroffenen Bereichen das Schutzziel einer ungestörten Kommunikation auch im Außenbereich erreicht werden muss. Hierfür ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine besondere Schutzbedürftigkeit von Außenbereichsflächen erforderlich, die über das immer vorhandene Interesse, der sich im Außenbereich aufhaltenden Bevölkerung nach ungestörter Kommunikation, hinausgeht. Andernfalls würde das anerkannte Kriterium der erheblichen Belästigung vollständig leer laufen. Denn menschliche Kommunikation kann nahezu überall stattfinden. Eine derartige Schutzbedürftigkeit besonderer Außenbereichsflächen kann die Planfeststellungsbehörde allerdings nicht erkennen.

Auch aus der von Einwanderseite angesprochenen Antwort der Landesregierung (Landtagsdrucksache 15/2222) auf eine **große Anfrage der CDU** ergibt sich nichts anderes. Die dort zitierte –weitergehende- Auffassung des Umweltbundesamtes (S. 13) beinhaltet eine in die weitere Zukunft gerichtete Zielvorstellung, die sich die Landesregierung zu Eigen macht. Inhaltlich stützt sich die Landesregierung auf den auch von der Planfeststellungsbehörde angenommenen Tagesgrenzwert von 65 dB(A) und fordert mittelfristig die Einhaltung eines Präventivwertes von 62 dB(A) (Seite 14). Dieser Präventivwert wird ausweislich der schall-

technischen Untersuchung allerdings durch Lärmimmissionen, die dem Flughafenbetrieb zuzurechnen sind, nicht überschritten.

Auch die Berücksichtigung eines **Fluglärmmalus** von 10 dB(A) ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich, denn aufgrund der Veränderungen bei den Flugzeugtypen stellt sich der Fluglärm nicht mehr derart anders als der Lärm von anderen Verkehrsträgern dar. Flugzeuge neuerer Bauart sind generell um ein mehrfaches leiser als Fluggeräts älterer Konstruktion. Die früher häufiger auftretende Schockkomponente durch das schnelle Ansteigen und einen hohen Maximalpegel alten Fluggerätes ist heute nicht mehr vorhanden. Daher muss kein entsprechender Aufschlag für den Fluglärm vorgenommen werden.

Die schalltechnische Untersuchung muss auch nicht **allein** die **Gutachten von Maschke** aus den Jahren 1997, 2001 und 2002 der Untersuchung zugrunde legen. Die schalltechnische Untersuchung berücksichtigt bereits in besonders sensiblen Bereichen die von Maschke als sinnvoll erachteten Grenzwerte. Im Übrigen entsprechen die zugrunde gelegten Gutachten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den derzeitigen wissenschaftlichen Kenntnissen zur Lärmwirkungsforschung. Diese Auffassung wird durch die derzeitige Rechtspraxis bestätigt.

Eine andere Betrachtung gilt für **besonders empfindliche Einrichtungen**. Hier gelten **besondere Gefährdungsgrenzen**. So ist eine dauerhafte Störung der Kommunikation sowie geistiger Tätigkeit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde für Schulen -und zwar für die Bereiche, in denen ein besonderer Schutz der geistigen Tätigkeit und der Kommunikation erforderlich ist-, unzumutbar. Die Planfeststellungsbehörde hält die Auffassung der Gutachter der schalltechnischen Untersuchung für überzeugend, nach der in diesen empfindlichen Bereichen ein Innenraumpegel von $L_{eq(3)} 35$ dB(A) nicht überschritten werden sollte. Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung werden im Bereich der Waldschule Außenpegel von 55,7 dB(A) $L_{eq(3)}$ erreicht werden. Bei einer Spaltlüftung ergäbe sich daher aufgrund der von gekippten Fenstern ausgehenden schallmindernden Wirkung ein Innenraumpegel von 40,7 dB(A) . Ein solcher Innenraumpegel wäre in Klassenräumen und im Lehrerzimmer wegen der damit verbundenen Störungen unzumutbar. Der Vorhabenträger hat zugesagt, die Kosten für in diesen Bereichen einzubauende Schalldämmlüfter zu übernehmen. Hierdurch wird ein dauerhafter Schulbetrieb auch bei geschlossenen Fenstern ermöglicht. Geschlossene Fenster auch einfacher Bauart bewirken aber nach gesicherter Erkenntnis eine Immissi-

onsverminderung um mindestens 25 dB(A) . Daher wird durch den Einbau von Schalldämmlüftern die Lärmbelastigung auf ein zumutbares Maß unter 35 dB(A) $L_{eq(3)}$ reduziert. Den Einbau von Klimaanlage hält die Planfeststellungsbehörde nicht für erforderlich. Es ist weiterhin auch zumutbar, Unterricht auch bei geschlossenen Fenstern abzuhalten und nur während der Pausenzeiten mittels Stoßlüftung zu lüften. Eine Übernahme auch der Kosten für Unterhaltung und Reparatur der Schalldämmlüfter ist unter Abwägung der beiderseitigen Interessen nicht erforderlich und entspricht auch nicht der Rechtspraxis.

Die sonstigen in der schalltechnischen Untersuchung untersuchten schutzbedürftigen Einrichtungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht unzumutbar betroffen.

Durch den Flugplatzbetrieb werden daher **insgesamt keine unzumutbaren Lärmimmissionen verursacht**. Dies gilt auch für die näher an die Wohnbebauung heranrückende Rollbahn C.

Unabhängig von der Zumutbarkeit des gesamten Flughafenbetriebes ist das Vorhaben auch unter dem Gesichtspunkt der **planfestzustellenden Änderungen** des als planfestgestellt geltenden Flugplatzes zumutbar. Durch die in diesem Verfahren planfestgestellte Maßnahme werden sich, wie sich aus dem Vergleich zwischen Nullvariante und Ausbauvariante ergibt, **keine wesentlichen Änderungen der Lärmimmissionen** ergeben. Der Vergleich der Größen der lärm betroffenen Flächen zeigt, dass sich nur geringfügige Änderungen und zwar überwiegend geringe Verminderungen des $L_{eq(3)}$ ergeben.

Im Hinblick auf die prognostizierten Nachtflugzahlen (durchschnittlich unter 1 Flug pro Nacht) ist insbesondere auch die Anordnung eines **Nachtflugverbotes** nicht erforderlich. Ein Flugereignis pro Nacht überschreitet nicht die Grenze der Zumutbarkeit. So wird z.B. nach der geplanten Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes als Präventivwert zur Abwehr von erheblichen Belästigungen ein Maximum von 4 Ereignissen pro Nacht mit einem Pegel von 55 dB(A) am Ohr des Schlafers diskutiert.

Auch der gezogene **Vergleich zu anderen Flughäfen**, in denen ein generelles Nachtflugverbot existieren soll, führt zu keiner anderen Beurteilung. An anderen Flughäfen gibt es lediglich Nachtflugbeschränkungen, nicht aber generelle Nachtflugverbote. So bestehen namentlich am Flughafen Hamburg Nachtflugbeschränkungen, wonach z.B. zwischen 23.00

und 24.00 Uhr verspätete Flugzeuge noch abgefertigt werden können, die planmäßig vor 23.00 Uhr hätten landen dürfen. Nach 00.00 bis 06.00 Uhr sind zwei Landungen von Postflugzeugen erlaubt. Im übrigen gibt es die Möglichkeit von Ausnahmen. Angesichts der prognostizierten Anzahl der Nachtflüge ist eine ähnliche Beschränkung für den Flughafen Lübeck Blankensee nicht erforderlich.

Auch ein von den Einwendern angeführtes **Urteil des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte** vom 2. Oktober 2001, nach dem Nachtflüge menschenrechtswidrig sein können, führt nicht zu einer anderen Betrachtungsweise. Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte befasste sich in diesem Urteil mit dem Flughafen London Heathrow bei dem es um 16 Nachtflüge zwischen 4 und 6 Uhr morgens und um unbeschränkte Nachtflüge zwischen 6 und 7 Uhr morgens ging. Das angesprochene Urteil wurde in Bezug auf die Verletzung des Rechtes auf Achtung des Privat- und Familienlebens (Art. 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention) durch Urteil vom 8. Juli 2003 von der großen Kammer des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte aufgehoben.

Die von Einwendern zur generellen Verhinderung von Nachtflügen geforderte **Befreiung** des Flughafens **von der Betriebspflicht** nach § 45 LuftVZO kommt im Rahmen dieses Beschlusses nicht in Betracht. Abgesehen davon, dass ein Antrag des Betreibers nicht vorliegt, hat die Luftfahrtbehörde erklärt, dass aus Ihrer Sicht eine Befreiung des Flughafens Lübeck von der Betriebspflicht für einen Nachtzeitraum aus verkehrspolitischen Gesichtspunkten nicht in Betracht komme. Es ist bundesweit üblich und im Interesse eines flexiblen und sicheren Luftverkehrs erforderlich, dass die Betriebszeiten von Verkehrsflughäfen die volle Tag- und Nachtzeit umfassen. Im Übrigen besteht für ein Verbot von Nachtflügen auf der Grundlage des § 9 Absatz 2 LuftVG kein Raum, vgl. oben unter dieser Ziffer.

Auch der **Erhalt von Arbeitsplätzen** rechtfertigt weder den Verzicht noch die Anordnung eines Nachtflugverbotes.

Eine Beschränkung des Flugbetriebes ist auch nicht unter dem Gesichtspunkt einer **angeführten Verletzung der kommunalen Finanzhoheit** aufgrund sinkender Einwohnerzahlen und damit verbundener finanzieller Einbußen erforderlich, vgl. zu 6.2.10.2.

Das Vorhaben ist auch mit der **verfassungsrechtlich geschützten Sonn- und Feiertagsruhe** vereinbar. Auch folgen hieraus keine Beschränkungen des Flugbetriebes. Artikel 140 Grundgesetz in Verbindung mit Art 139 Weimarer Reichsverfassung gewährleistet den Schutz des Sonntages und der gesetzlichen Feiertage als Tage der Arbeitsruhe und der seelischen Erhebung. Der Schutz der Arbeitsruhe ist durch die gesetzlichen Regelungen zur Arbeitszeit gewährleistet. Es kann offen bleiben, ob der Schutz der seelischen Erhebung auch den Schutz vor Lärmereignissen durch Flugplätze umfasst. Selbst wenn dies unterstellt würde, müsste hier eine Abwägung zwischen konkurrierenden Grundrechten anderer, anderen Werten mit Verfassungsrang einerseits und dem Schutz der seelischen Erhebung andererseits erfolgen. Angesichts der betroffenen Grundrechte des Vorhabenträgers, der betroffenen Luftfahrtunternehmen sowie des staatlichen Interesses an einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur wiegt ein möglicher geringfügiger und im übrigen auch nicht konkretisierter Eingriff in ein Recht auf seelische Erhebung auch angesichts des verhältnismäßig geringen Umfanges des Flugverkehrs nicht derartig schwer, dass sich hieraus Beschränkungen des Flugplatzbetriebes rechtfertigen ließen.

Eine **Beschränkung der Betriebszeiten** ergibt sich auch nicht **aus der Benutzungsordnung** des Flughafens iVm der in der Vergangenheit erteilten Betriebsgenehmigung. Die Betriebsgenehmigung wiederholt lediglich die gesetzliche Verpflichtung des Flughafenbetreibers zum Erlass einer Benutzungsordnung und beschränkt daher die Betriebsgenehmigung nicht in ihrer inhaltlichen Reichweite. Nach § 43 LuftVZO muss die Luftfahrtbehörde im Interesse der Leichtigkeit und Sicherheit des Flugverkehrs die Benutzungsordnung genehmigen und bekannt machen. Eine inhaltliche Begrenzung der erteilten Genehmigung folgt daraus jedoch nicht. Vielmehr steht es dem Flughafenbetreiber jederzeit frei, der Luftfahrtbehörde eine neue Benutzungsordnung zur Genehmigung vorzulegen.

Die Festsetzung von **Schutzziele für bestimmte Schutzbereiche** nach dem Fluglärmschutzgesetz ist aufgrund der erwarteten Lärmauswirkungen nicht erforderlich. Die Schutzbereiche liegen vollständig auf dem Flughafengelände.

Eine Ausweisung von **Lärmschutzzonen** nach dem Fluglärmschutzgesetz ist nicht erforderlich. Die Lärmschutzzonen werden in den Planunterlagen ausreichend dargestellt und liegen vollständig auf Flughafengelände. Eine Ausweisung in diesem Verfahren ist rechtlich nicht möglich und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch nicht erforderlich.

Ein Verzicht auf den Ausbau wegen unzumutbarer Belastungen der Waldschule sowie eine **Umsiedelung der Waldschule** kommt nicht in Betracht. Die Waldschule befindet sich nicht in einer Lärmschutzzone (§ 5 Fluglärmschutzgesetz). Der Vorhabenträger hat im Übrigen zugesichert, die Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen zu übernehmen (s.o.). Daher ist eine Umsiedelung der Waldschule nicht erforderlich. Gleiches gilt im Ergebnis auch für die weiteren schutzbedürftigen Einrichtungen.

Auch die **Durchführung weiterer Messungen** sowie die **Verpflichtung zur Einrichtung von dauerhaften Messstationen** ist gegenwärtig aufgrund der erwarteten Lärmimmissionen nicht erforderlich.

Die Grundsätze der „**Prävention und Vorsorge**“ wie sie das BImSchG definiert, können schon deshalb keine Anwendung finden, weil das BImSchG auf Flughäfen keine Anwendung findet. Aus diesem Grunde können in diesem Verfahren auch keine **Lärmminde- rungspläne (Lärmschutzmaßnahmenpläne)** im Sinne von § 47a BImSchG festgesetzt werden. Die Rechtspraxis hat für verschiedene Lärmimmissionen in Abhängigkeit von ihren Verursachern unterschiedliche Zumutbarkeitsschwellen entwickelt, die den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung entsprechen und die den verfassungsrechtlichen Schutzauftrag umsetzen.

Sanktionen bei der Überschreitung von Grenzwerten sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Durch die bereits geltenden Verbote besonders lauter Flugzeugmuster ist gewährleistet, dass es bei Verkehren, die sich im Rahmen der prognostizierten Flugverkehrszahlen halten, nicht zu Überschreitungen der zumutbaren Lärmimmissionen kommen wird. Sollte es zu rechtlich erheblichen und unvorhersehbaren Abweichungen der prognostizierten Verkehre von den tatsächlichen Verkehren kommen, so reicht das vorhandene rechtliche Instrumentarium aus, um unzumutbare Lärmimmissionen zu verhindern.

Eine Verpflichtung des Vorhabenträgers zur **Durchführung eines neuen Planfeststel- lungsverfahrens bei der Verlegung der Landeswellen** ist nach derzeitiger Gesetzeslage nicht erforderlich. Die Lage der Landeswellen wird in diesem Planfeststellungsbeschluss mit planfestgestellt. Eine Änderung der planfestgestellten Landeswellen kann nach Auf-

fassung der Planfeststellungsbehörde nur durch ein neues Planfeststellungsverfahren erfolgen.

Der Forderung, die Start- und Landebahn nach Westen zu verlängern, um die Wohnbevölkerung in östlicher Nachbarschaft des Flughafens zu entlasten, ist nicht zu folgen, siehe zu 6.1.3.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die **Festsetzung von Lärmpegelwerten**, bei deren Überschreitung Schutzmaßnahmen zu ergreifen sind, nicht erforderlich. Bedarfsprognose und schalltechnisches Gutachten, auf die sich die Planfeststellung stützt, bieten hierzu keinen Anlass. Überschreitungen der für den Ausbaufall prognostizierten Lärmwerte - so sie denn eintreten sollten - wären auf der Grundlage der vorliegenden Unterlagen als nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens im Sinne von § 142 Abs. 2 S. 2 LVwG anzusehen. Es liegt aber in der Natur der Sache, dass Unvorhersehbares nicht bereits im Planfeststellungsbeschluss geregelt werden kann. Ob und welche „Vorkehrungen“ im Sinne der genannten Vorschrift zu treffen sind, ist zum gegebenen Zeitpunkt auf der Grundlage der dann geltenden tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse zu bestimmen.

Die **Einsetzung einer Fluglärmkommission** nach § 32b LuftVG ist rechtlich nicht erforderlich. Für den Flughafen Lübeck Blankensee wurde bisher keine Lärmschutzzone durch das Bundesumweltministerium festgesetzt. Daher besteht keine Verpflichtung zur Einsetzung einer Fluglärmkommission. Eine Anordnung der Einsetzung einer Fluglärmkommission nach § 32b Absatz 7 LuftVG, die auch ohne die erfolgte Festsetzung eines Lärmschutzbereiches erfolgen kann, hält die Planfeststellungsbehörde in diesem Verfahren nicht für erforderlich. Sie kann allerdings auf Antrag auch durch die Luftaufsichtsbehörde erfolgen, falls diese dies für sachgerecht hält.

Darstellung, Grundlagen und Rechenwerke der schalltechnischen Untersuchung sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Auf den Einwand einer Unbrauchbarkeit des Gutachtens aufgrund einer behaupteten **Parteilichkeit** der Gutachter wird unten unter 6.1.17 eingegangen.

Die **schalltechnische Untersuchung** ist auch **nicht unverständlich**. Soweit einzelne Angaben in der Untersuchung missverständlich oder erklärungsbedürftig sind, so reichten die Darstellungen jedoch für die Anstoßwirkung des Planfeststellungsverfahrens aus. Es ist nicht erforderlich und auch nicht möglich, Gutachten so zu gestalten, dass sie jeder Bürger ohne sachkundige Hilfe oder Erläuterungen auf Anhieb verstehen kann.

Die schalltechnische Untersuchung geht auch nicht zu Unrecht von einer **ungleichmäßigen Verteilung von Starts und Landungen** jeweils in Ost, -oder Westrichtung aus. Es existiert keine gesetzliche Verpflichtung, jeweils für beide Richtungen von 100% Startbewegung auszugehen. Vielmehr ist es sachgerecht, von den tatsächlichen Start- und Landeverhältnissen auszugehen, die sich auch aus der statistischen Häufigkeit der den Start- und Landebedingungen zugrunde liegenden Windrichtungen ergeben. Insbesondere für den Flughafen Lübeck ist es wegen des hohen Anteiles der –besonders auf günstige Windbedingungen angewiesenen- Kleinflieger besonders offensichtlich, dass nur Berücksichtigung der tatsächlichen Start- und Landeverhältnisse den Verkehr realistisch abbildet.

Soweit eingewandt wird, dass sich die der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegten voraussichtlichen **Flugbewegungen nicht aus der Potenzialanalyse ergeben**, ist dieser Einwand unberechtigt. Die Flugbewegungen wurden nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde methodisch zutreffend unter Zugrundelegung des Bedarfes, der technischen Möglichkeiten und der zu erwartenden Unternehmenspolitik der Luftfahrtgesellschaften ermittelt.

Gleiches gilt auch für den Einwand, dass sich **aus der Fluggastbefragung und der nachfolgenden Prognose nicht die Anzahl der zu erwartenden Nachtflüge ergebe**. Die hierzu in der Erörterung aufgetretene Frage einer möglichen Diskrepanz zwischen den Flugbewegungszahlen, die der schalltechnischen Untersuchung zugrunde lagen, und der, insbesondere von Einwanderseite dargestellten tatsächlichen Situation hat die Planfeststellungsbehörde zum Anlass genommen, sich vom Vorhabenträger die aktuellen Zahlen für das Jahr 2003 vorlegen zu lassen. Danach haben im Nachtzeitraum im Jahre 2003 insgesamt 668 Flugbewegungen stattgefunden. Auch wenn diese Flüge sich nicht statistisch gleichmäßig über das Jahr verteilen dürften, so wird doch deutlich, dass der oben genannte, enge, Wert von 4 Flügen pro Nacht hier nicht annähernd erreicht wurde.

Die Abweichung, die sich im Hinblick auf die prognostizierten Nachtflüge ergibt, liegt im Bereich der üblichen Prognoseunsicherheit. Dies zeigt sich z.B. schon daran, dass der Sommerflugplan 2004 von Ryanair keine Flüge in der Nachtzeit mehr vorsieht.

Die schalltechnische Untersuchung enthält aus diesem Grunde auch **keine irreführenden Aussagen über die zu erwartenden Nachtflüge.**

Die schalltechnische Untersuchung ging auch zu Recht von der **derzeitigen Lage der Landeswellen** aus. Abgesehen davon, dass die derzeitige Lage der Landeswellen in diesem Planfeststellungsbeschluss planfestgestellt wurde, ergibt sich die Lage der Landeswellen auch aus dem im Landeanflug einzuhaltenden Lichtraumprofil. Schon aus diesem Grunde wäre eine Zugrundelegung einer fiktive Lage der Landeswellen nicht sachgerecht.

Die im Erläuterungsbericht genannten prognostizierten höheren **Überflughöhen** – und damit die hiermit einhergehenden prognostizierten Immissionsveringerungen- sind auch nicht deshalb unzutreffend, weil sie von im Vergleich zu Heute gleichen Flugzeugmustern ausgehen müssten. Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass sich schon aus der Verschiebung der Startpunkte und der Tatsache, dass Triebwerke erst in höheren Höhen wirtschaftlich arbeiten, ergibt, dass die angenommene durchschnittliche Erhöhung der Überflughöhen, zumindest aber keine Verringerung der durchschnittlichen Überflughöhen plausibel ist. Im Übrigen berücksichtigt das Rechenprogramm die den erwarteten Flugbewegungen entsprechenden Überflughöhen.

Es ist auch nicht zu beanstanden, dass für die schalltechnische Untersuchung **zwischen Rollbewegungen und Flugbewegungen differenziert** wurde. Eine gemeinsame Betrachtung ist mangels entsprechender Darstellungsmöglichkeiten gar nicht möglich. Im Übrigen ist es für eine sachgerechte Abwägung allein erforderlich, dass die in die Abwägung einzustellenden Lärmimmissionen in der ausreichenden Tiefe untersucht und dargestellt wurden. Dies ist der Fall. Im Ergebnis ist der Bodenschall, wie die schalltechnische Untersuchung ergeben hat, zu vernachlässigen, da sein Pegel um rund 20 dB(A) unter dem Pegel des Fluglärms liegt und damit den Gesamtlärm nicht nennenswert beeinflusst.

Die **Spitzenlärmpegel** werden auch nicht durch die Bildung von Dauerschallpegeln „**heruntergerechnet**“. Die Bildung von Dauerschallpegeln entspricht den gesetzlichen Regeln

gen und der aktuellen Lärmwirkungsforschung. Den Spitzenschallwerten muss auch keine höhere Bedeutung beigemessen werden. Das schalltechnische Gutachten geht methodisch nach anerkannten Grundsätzen (DIN 45643) vor und bewertet die Spitzenschallpegel mit der zutreffenden Bedeutung. Auch die Auswirkung der Spaltlüftung auf die Lärmimmissionen und den hierfür abgesetzten Wert von 15 dB(A) im Vergleich zum Außenwert entspricht dem Stand der Technik.

Auch eine Neuberechnung der Lärmimmissionen unter **Zugrundelegung anderer Rechenmethoden**, wie etwa der Nichtbeschneidung der Integrale ist nicht erforderlich. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stellt das gewählte Verfahren den Stand der Technik dar und wird demzufolge in der DIN 45643 auch so für die Berechnung von Fluglärm gefordert.

Gleiches gilt für eine Neuberechnung nach einer **anderen**, von Einwendern vorgeschlagenen **Fluglärmformel**. Die verwendeten Berechnungsformeln bilden den derzeitigen Stand der Lärmwirkungsforschung zutreffend ab.

Es liegen auch **keine für das Abwägungsergebnis entscheidenden Rundungsfehler** bei der Berechnung des Bodenlärms vor. Soweit eingewandt wird, dass die Aufrundungen bei den Bodenlärmrechnungen zu verfälschten Ergebnissen und zu einer falschen Ausgangssituation führen, so ist dies für die Abwägung nicht entscheidend. Der Einwand ist zwar insoweit berechtigt, als möglicherweise für die schalltechnische Untersuchung für die Ausgangssituation im Verhältnis zu hohe Werte angenommen wurden und hierdurch die Ausgangssituation als verhältnismäßig zu laut bewertet wurde. Dies kann jedoch dahinstehen, da zwar das Verhältnis zwischen Ausgangslage und Prognoselage nicht vollständig richtig dargestellt wird, jedoch aber dennoch auch die Prognoselage aufgrund der Rundungen als lauter als tatsächlich vorhanden gerechnet wurde und dann aber noch diese zu hohen Werte immer noch rund 20 dB(A) unter den Werten für den Fluglärm liegen. Damit ist der Fluglärm im Verhältnis zum Bodenlärm dominierend. Der Bodenlärm ist daher im Hinblick auf die Gesamtlärmsituation zu vernachlässigen.

Für die Berechnung der Lärmimmissionen wurde auch ein **geeignetes Rechenmodell** für das schalltechnische Gutachten verwendet. Das verwendete Rechenverfahren CADNA A

entspricht dem Stand der Technik und wurde vom Umweltbundesamt zugelassen. Auch die Ergebnisse aus diesem Berechnungsverfahren wurden anhand von Testaufgaben überprüft.

Auch das **Mess und Berechnungsverfahren** entspricht dem Stand der Technik. Die Nicht-öffentlichkeit des Messverfahrens beeinträchtigt nicht dessen Verwertbarkeit in diesem Verfahren. Die Planfeststellungsbehörde geht von einer manipulationsfreien Messung der Schallimmissionen aus. Es ist auch nicht zu beanstanden, dass die schalltechnische Untersuchung die Lärmimmissionen mit der Frequenzbewertung A beurteilt. Es entspricht dem Stand der Technik, dieses Kriterium anzuwenden. Auch die A-Bewertung berücksichtigt die unterschiedliche Störwirkung höher- oder tieffrequenter Geräusche. Soweit die mit den Messcontainern erzielten Ergebnisse aufgrund der gefundenen Ergebnisse subjektiv als schwer nachvollziehbar angesehen werden, überzeugt dieser Einwand mangels genauerer Angaben über denkbare Manipulationen nicht.

Der Einwand, es sei keine **Kalibrierung der Lärmberechnungen** durch Lärmmessungen erfolgt, ist unberechtigt. Es entspricht dem derzeitigen Stand der Technik, Lärm zu berechnen und vorangehend keine Kalibrierungen im Einzelfall durchzuführen. Nur hierdurch ist eine einheitliche, fehlerfreie Beurteilung überhaupt möglich. Das Rechenprogramm selbst wurde durch Messungen einer Prüfung unterzogen, mit der die Aussagekraft des Programmes überprüft wurde (s.o.). Auch ist das verwendete Rechenprogramm CADNA A vom Umweltbundesamt überprüft worden und für geeignet befunden worden (s.o.). Daher braucht auch kein Ringversuch zur Überprüfung der verwendeten Rechenprogramme durchgeführt werden. Dennoch wurden Messungen durchgeführt, die die theoretischen Ergebnisse stützten und zum Vergleich herangezogen werden konnten.

Pauschal erhobene Einwände, die **Schlussfolgerungen** der schalltechnischen Untersuchung seien **nicht belastbar**, geben mangels näherer Begründung keinen Anlass zu einer anderen Betrachtung.

Auch geht der Einwand fehl, die **Nullvariante** sei **falsch berechnet** worden, weil hierbei der Rollweg R mitberücksichtigt worden sei. Der Rollweg R konnte aufgrund von Ausnahmegenehmigungen mitgenutzt werden. Nur diese auch bisher zulässigen Flüge sind auch in die Nullvariante mit einbezogen worden.

In der schalltechnischen Untersuchung wurde zwischen teil- und vollbeladenen Flugzeugen nicht unterschieden. Es wurde immer das maximale Abfluggewicht zugrunde gelegt. Insofern sind die Einwendungen, die eine **Unzulässigkeit der Hochrechnung der Relation von teil- und vollbeladenen Flugzeugen** im Vergleich zwischen Ausbau und Nullvariante (jeweils für 2010) annahmen, unberechtigt.

Es entspricht auch den anerkannten methodischen Grundsätzen, dass für den Tag- und Nachtzeitraum jeweils entweder der $L_{eq(4)}$ oder der $L_{eq(3)}$, nicht aber beide in Kombination Berücksichtigung fanden. Insofern kommt eine **isolierte Berücksichtigung des $L_{eq(4)}$** wegen der Gewichtung der Nachtflüge nur für den Nachtzeitraum nicht in Betracht. $L_{eq(3)}$ und $L_{eq(4)}$ verfolgen unterschiedliche Zielsetzungen.

Es ist auch nicht zu beanstanden, dass in der schalltechnischen Untersuchung **keine Mittelungspegel** ermittelt wurden, **die sich nur auf** die Schulzeiten oder andere **besondere Zeitabschnitte** während der Tages- und Nachtzeit **beziehen**. Es ist theoretisch denkbar und es wurden in Einzelfällen auch schalltechnische Untersuchungen erstellt, die außer der in diesem Verfahren vorgenommenen Differenzierung zwischen Tages- und Nachtzeit noch weitere Zeitabschnitte gebildet hatten und für diese Zeitabschnitte Mittelungspegel ermittelten. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist dies allerdings in diesem Verfahren nicht erforderlich. Es entspricht dem derzeitigen Erkenntnisstand und der Rechtspraxis, dass zur Ermittlung der Lärmimmissionen lediglich auf die Tages- und Nachtzeit abgestellt wird. Etwas anderes könnte möglicherweise bei außergewöhnlich hohen Lärmimmissionen, wie z.B. bei internationalen Großflughäfen, nicht aber für die Belastungen im Bereich des Flughafens Lübeck gelten, die um ein mehrfaches unter den Belastungen internationaler Großflughäfen wie z.B. Hamburg Fuhlsbüttel liegen. Die vorstehend erwähnten Zumutbarkeitskriterien beziehen sich ebenfalls auf über den Tages- oder Nachtzeitraum gemittelte Werte. Bei einer anderen Zeitabschnittsbildung wären dann auch andere Zumutbarkeitskriterien auszuwählen.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass die besondere Schutzbedürftigkeit bestimmter Einrichtungen durch die schalltechnische Untersuchung zutreffend erfasst wurde und darüber hinausgehend keine weiteren Zeiten besonderer Schutzbedürftigkeit Berücksichtigung finden mussten.

Das **schalltechnische Gutachten** musste auch nicht aufgrund mehrerer erheblicher Mängel **neu erstellt** werden. Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass das schalltechnische Gutachten dem derzeitigen Stand der Forschung entspricht.

Ein potenzieller **Erwerber des Flughafens** (oder Anteile des Flughafens) musste in der, der schalltechnischen Untersuchung zugrunde liegenden Prognose, nicht berücksichtigt werden. Die Prognose stützt sich auf den Bedarf in der Region. Der tatsächliche Flugbetrieb findet auch im Rahmen der prognostizierten Flugbewegungen statt. In eine Prognose können nicht alle theoretisch denkbaren Konstellationen, die Lärmauswirkungen haben können, einbezogen werden. In eine Prognose können Kraft Natur der Sache nur die vorhersehbaren Auswirkungen, wie der Luftfahrtmarkt mit einbezogen werden. Dies schließt es aus, abstrakte Szenarien, die derzeit nicht realisiert sind und deren Auswirkungen in die Prognose mit einzubeziehen. Eine solche Einbeziehung wäre mit prognostischen Mitteln auch gar nicht möglich.

Im Übrigen bietet das geltende Recht ausreichende Möglichkeiten, bei außergewöhnlichen Auswirkungen eines Vorhabens, die bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht vorhersehbar waren, ggf. auch später Schutzvorkehrungen anzuordnen.

Auch der nächtliche **Bodenlärm** wurde von dem Gutachten in ausreichendem Umfange berücksichtigt. Er liegt im Wesentlichen um 20 dB(A) unter den Maximalpegeln der Fluglärmereignisse und ist daher insgesamt zu vernachlässigen. Auch der Anteil des **Hubschrauberlärms** wurde in ausreichendem Umfange in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.

Individualverkehre und **Schienenverkehr** sowie flughafenfremde Lärmemissionen durch Rockkonzerte mussten in der schalltechnischen Untersuchung nicht untersucht werden. Es entspricht den Grundsätzen des Immissionsschutzrechtes, dass unterschiedliche Verkehrsträger getrennt voneinander schalltechnisch untersucht werden. Daher hätte eine unterstellte Zunahme der Lärmimmissionen im Straßenverkehr nur Bedeutung für eine schalltechnische Untersuchung bei Straßenbaumaßnahmen. Andernfalls wäre auch eine sachgerechte Begrenzung des Untersuchungsraumes im Hinblick auf Lärmfragen für eine Baumaßnahme nicht möglich.

Es musste auch **kein Gesamtlärmsummenpegel** unter Berücksichtigung anderer Emissionsquellen, wie etwa des Straßenverkehrs oder des Schienenverkehrs gebildet werden. Die Bildung eines Gesamtlärmpegels kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nur dann in Betracht, falls aufgrund der mit dem Vorhaben verbundenen Lärmimmissionen zusammen mit anderen Lärmimmissionen, die von anderen Verkehrsträgern herrühren, Gesundheitsschäden zu befürchten sind. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich hier der Auffassung der Rechtsprechung an, nach der hierfür tagsüber ein Mittelungspegel von 70 dB(A) und nachts von 60 dB(A) nicht überschritten werden darf. Weil in der - infolge der geringen nächtlichen Belastung maßgeblichen - Tagzeit in Bereichen mit Wohnbebauung ein Mittelungspegel von 62 dB(A) nicht überschritten wird, wären zur Erreichung eines Mittelungspegels von 70 dB(A) und mehr zusätzliche Lärmimmissionen von über 69 dB(A) erforderlich. Abgesehen davon, dass nach überschlägiger Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde ein derartiger Lärmpegel nicht erreicht wird –die Planfeststellungsbehörde hat hierzu die Planfeststellungsunterlagen in dem Verfahren zur B 207 –neu- herangezogen, in denen der Bereich, der am stärksten lärmbeeinträchtigt ist, schalltechnisch untersucht wurde– wäre auch der von dem anderen Verkehrsträger verursachte Lärm derart prägend, dass die Anordnung von Schallschutzmaßnahmen gegenüber dem Antragsteller unverhältnismäßig und mit dem Verursacherprinzip unvereinbar wäre.

Der Einwand, das schalltechnische Gutachten lege seiner Berechnung Zeiten eines reduzierten Flugbetriebes und damit **falsche Grundannahmen** zugrunde, geht fehl. Das schalltechnische Gutachten berücksichtigt entsprechend dem Stand der Technik (DIN 45643) die sechs verkehrsreichsten Monate im Jahr 2000.

Auch der Einwand, dass das schalltechnische Gutachten eine Kooperation mit dem **Flughafen Hamburg** und daraus resultierende Nachtflugbewegungen nicht berücksichtige, ist unberechtigt. Das Gutachten legt seinen Prognosen nachvollziehbare Annahmen zugrunde. Der Vorhabenträger hat im Übrigen nachvollziehbar dargelegt, dass für nächtliche Flüge kein Personal bereitgehalten werden und ein Nachtflugbetrieb auch erst bei einer höheren Anzahl von Nachtflügen wirtschaftlich darstellbar wäre.

Das schalltechnische **Gutachten berücksichtigt auch die unterschiedlichen prognostizierten Verkehre** in ausreichendem Umfang. Dies gilt auch für **Übungsflüge der Bun-**

deswehr. Soweit hier bestimmte Sondersituationen nicht berücksichtigt werden konnten, ist dies Folge einer allen Prognosen anhaftenden und somit unvermeidlichen Unsicherheit.

Ein **meteorologisches Gutachten** zur Berücksichtigung spezifischer geografischer Besonderheiten musste nicht erstellt werden. Das verwendete reine Rechenverfahren entspricht dem derzeitigen Stand der Technik.

Die Annahmen des Vorhabenträgers über die in Zukunft zu erwartende **Zusammensetzung der Flotten** sind nachvollziehbar. Zwar ist es aufgrund der Bedienpflicht des Flughafens technisch und rechtlich möglich, dass auch andere Flugzeugtypen und Frachtflugzeuge den Flughafen nutzen können. Es ist jedoch sachgerecht – gerade auch im Hinblick auf den Prognosezeitraum - die derzeitigen gesetzlichen Vorschriften, das derzeitige Kaufverhalten der Luftfahrtgesellschaften sowie Informationen der größeren Hersteller in eine Prognose einfließen zu lassen.

Osteuropäische Maschinen und Verkehre wurden in der schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt, weil für derartige Maschinen und Verkehre in Lübeck kein Bedarf besteht.

Anhaltspunkte für eventuelle **nächtliche Frachtflüge**, die nicht ausreichend in der Prognose bei den schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigt wurden, wurden nicht konkret benannt. Daher sind Anhaltspunkte für etwaige fehlerhafte Annahmen nicht ersichtlich, sodass sich hieraus auch keine Zweifel an der Prognose ergeben.

Die schalltechnische Untersuchung musste auch **keine Schall-Reflexionen berücksichtigen**. Schallreflexionen sind zum einen rechnerisch kaum darstellbar und haben im Übrigen auch keinen nennenswerten Einfluss auf die Schallimmissionen. Dies gilt in besonderem Maße für den Flughafen Lübeck, bei dem aufgrund der örtlichen Gegebenheiten Schallreflexionen aufgrund der gegebenen Entfernungsverhältnisse keinen nennenswerten Einfluss haben können.

Für die schalltechnische Untersuchung musste auch das **Jahr 2000 als für den Istzustand entscheidend** Berücksichtigung finden. Es steht dem Vorhabenträger nicht frei, beliebig den Untersuchungszeitraum zu wählen. Vielmehr müssen der vorzulegenden Planung möglichst

aktuelle Datenerhebungen vorausgehen. Da die Planungsphase für die vorgesehenen Maßnahmen im Jahre 2001 stattfand, ist es daher sachgerecht, für die schalltechnische Untersuchung die Daten des letzten abgeschlossenen Untersuchungszeitraumes zugrunde zu legen. Diese hier gefundenen Ergebnisse sind durch Messungen im Jahre 2001 bestätigt worden.

Die **B737-200** musste auch zur Ermittlung des Istzustandes im Jahre 2000 **berücksichtigt** werden. Die Nutzung des Flugzeugmusters war zu dem damaligen Zeitpunkt noch zulässig und musste damit der schalltechnischen Untersuchung als tatsächlich vorhandener Verkehr zugrunde gelegt werden.

Vorhandene **Sportstätten und Kleingärten** mussten nicht als schutzbedürftige Einrichtungen mit einem besonderen Schutzstatus berücksichtigt werden. Grundsätzlich gelten die von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegten Zumutbarkeitskriterien für alle Nutzungen auch des Außenbereiches, es sei denn, es liegen besondere Gesichtspunkte für eine anders geartete Zumutbarkeitsgrenze bei besonderen Einrichtungen infolge einer erhöhten Schutzbedürftigkeit vor. Eine solche erhöhte Schutzbedürftigkeit ist etwa gegeben, falls es für eine bestimmte Einrichtung von ihrem Einrichtungszwecke her zwingend auf eine besonders ruhige Umgebung ankommt. Weder für Sportstätten noch für Kleingärten kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auf eine im Vergleich zur Wohnbebauung besonders ruhige Umgebung an. Es befinden sich keine Sportstätten oder Kleingärten in unmittelbarer Umgebung des Flughafens sondern allenfalls im selben Abstand, wie die vorhandene Wohnbebauung. Das allgemeine Interesse an einer lärmarmen Umgebung kommt in den „allgemeinen“ Zumutbarkeitskriterien zum Ausdruck.

Die Planfeststellungsbehörde hat den Umfang der **Hintergrundbelastung** durch Lärmimmissionen anderer Verkehrsträger im Hinblick auf die Zumutbarkeit des Vorhabens berücksichtigt. Der von Flughafenimmissionen betroffene Bereich ist kein Bereich höchster Vorbelastung, allerdings auch durch Straße (B 207) und Schiene (Strecke Lauenburg-Lübeck) bisher bereits in gewissem Umfang vorbelastet. Bei der Bemessung der Zumutbarkeitsgrenze von 62 dB(A) wurde die Vorbelastung berücksichtigt.

Flugzeuge der Gruppe S6 mussten in der schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt werden, da diese Flugzeugmuster nach der Prognose in Lübeck Blankensee nicht verkehren werden. Daher müssen auch keine neuen Berechnungen über abstrakte Möglich-

keiten einer Nutzung des Flughafens Lübeck Blankensee durch diese Flugzeugmuster vorgelegt werden.

Eine Einstellung des Verfahrens wegen der **Mangelhaftigkeit der gesetzlichen Grundlagen** bis zum Erlass neuer gesetzlicher Regelungen kommt nicht in Betracht. Die Planfeststellungsbehörde ist unter Anwendung des geltenden Rechts –gegebenenfalls unter Berücksichtigung der in der Rechtsprechung gewonnenen Kenntnisse in der Lage, über die durch das Vorhaben verursachten Konflikte zu entscheiden.

Auf den **Rechtscharakter der Anleitung zur Berechnung von Fluglärm (AzB)** kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht an. Selbst wenn unterstellt wird, dass die AzB nicht unter Berücksichtigung des Art. 84 II GG erlassen wurde und daher nicht als Verwaltungsvorschrift die Länder binden kann, so stellt die AzB doch als sachverständige Äußerung einer Behörde den derzeitigen Stand der Technik dar, der von der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt und der Gutachtenerstellung zugrunde gelegt werden darf. Es war auch aus Rechtsgründen nicht erforderlich, der schalltechnischen Untersuchung die **AzB mit dem Stande von 1984 zugrunde zu legen** bzw. eine **Neuberechnung** nach dieser Grundlage vorzunehmen. Selbst bei Unterstellung der Richtigkeit der These, dass die AzB in der 1984 geltenden Form eine rechtsgültige Verwaltungsvorschrift darstellte und die der schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegte Fassung rechtsunwirksam sei, führt dies nicht zur oben genannten Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde. Eine Berücksichtigung der AzB in der Fassung von 1984 würde zu einer unzutreffenden Sachverhaltsermittlung durch die Planfeststellungsbehörde führen weil diese dann Ihrer Abwägung unzutreffende Lärmimmissionen zugrunde legen müsste und gleichfalls möglicherweise dem Vorhabenträger aufgrund einer unzutreffenden Sachverhaltsermittlung sachlich nicht gerechtfertigte Lärmschutzauflagen auferlegen. Dies wäre ein Verstoß gegen das LuftVG sowie die Grundrechte des Vorhabenträgers. Daher dürfte auch in einem solchen Fall die AzB in der Fassung von 1984 als gegenüber gesetzlichen Vorschriften nachrangige Verwaltungsvorschrift keine Anwendung finden und es müsste die AzB in der vorliegenden Form als Ausdruck des Standes der Technik Anwendung finden.

Die **Entschließung der Ministerkonferenz Raumordnung** vom 16.09.1998 sowie die **Leitlinie der Immissionsschutzbehörden der Länder** v. 14.5.1997 haben für das geplante Vorhaben keine Auswirkungen.

Sie befassen sich zum einen mit Forderungen, die an die Raumordnungsbehörden und an die Bauleitplanungsträger gestellt werden. Inhaltlich geht es dabei um die Neu-Abgrenzung von neu auszuweisenden Bereichen, die von einer Wohnbebauung freizuhalten sind und zwar über die Bereiche, die sich bisher schon aus dem Fluglärmschutzgesetz ergeben, hinaus. Insoweit ist die Flughafenplanfeststellungsbehörde nicht Adressat der Entschließung bzw. Leitlinie sondern die Raumordnungsbehörden und die Träger der Bauleitplanung im Hinblick auf die Neuausweisung von Gebieten mit Wohnbebauung.

Die genannte Leitlinie fordert des Weiteren Nachtflugbeschränkungen für bestimmte Flugzeugtypen. Soweit die Nachtflugbeschränkungen auch nach heutigem Recht noch erforderlich sind und sich nicht bereits erledigt haben werden diese als Empfehlungen bezeichnet. Die Planfeststellungsbehörde hat das tragende Argument einer möglichst ungestörten Nachtruhe in die Abwägung mit einbezogen. In Anbetracht der erwarteten Nachtflugzahlen hält die Planfeststellungsbehörde jedoch Nachtflugbeschränkungen nicht für erforderlich.

Eine **lärmtechnische Untersuchung zur Optimierung von Flugrouten** ist für dieses Verfahren nicht erforderlich. Abgesehen von der Tatsache, dass für den Flughafen Lübeck Blankensee bereits Flugrouten angeordnet wurden, bei denen die Planfeststellungsbehörde von einer optimierten Linienführung ausgeht, unterliegt die Festlegung von Flugrouten auch nicht der Planfeststellung. Gemäß § 31 Abs. 1 LuftVG i.V. § 27 a LuftVO werden Flugverfahren durch Rechtsverordnung durch das Luftfahrtbundesamt festgelegt. Daher wäre eine entsprechende Regelung aufgrund vorrangiger gesetzlicher Regelungen in einem Planfeststellungsbeschluss nichtig.(vgl. Hofmann/Grabherr, LuftVG, § 8 Rn. 25).

Eine **neue schalltechnische Untersuchung ohne Berücksichtigung des Flugverkehrs auf Rollweg R** muss nicht angefertigt werden. Die schalltechnische Untersuchung muss von dem zum Zeitpunkt der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung tatsächlich vorhandenen, Verkehr ausgehen. Solange dieser Verkehr nicht rechtswidrig erfolgt, kann und muss er einer schalltechnischen Untersuchung zugrunde gelegt werden. Die Nutzung des Rollweges R unter Ausnutzung von Ausnahmegenehmigungen ist nicht rechtswidrig und musste daher in die schalltechnische Untersuchung eingestellt werden. Im Übrigen war auch durch die Gestaltung der Ausnahmegenehmigungen sichergestellt, dass durch sie keine kapazitätserhöhende Wirkung eintrat. Daher würde auch die Nichtberücksichtigung der Verkehre auf dem Rollweg R dazu führen, dass die Verkehrssituation unrichtig abgebildet würde. Denn

dann würden diese Verkehre unberücksichtigt bleiben, obwohl sie auch ohne Ausnahmege-
nehmigung hätten stattfinden können.

Der Vorhabenträger **muss** im Hinblick auf eine behauptete praktisch kapazitätserhöhende
Wirkung der Ausnahmege-
nehmigungen auch **keinen Nachweis über die tatsächliche Nut-
zung des Rollweges R** in diesem Verfahren **sowie** über den Einfluss der Ausnahmerlaubnis-
se auf **die Nutzbarkeit** des Rollweges R erbringen. Durch inhaltliche Ausgestaltung der
Nebenbestimmungen der Ausnahmege-
nehmigungen konnte keine kapazitätserhöhende Wir-
kung der Ausnahmege-
nehmigung eintreten. Die teilweise von Einwenderseite aufgestellte
Behauptung, die Ausnahmege-
nehmigungen werden durch Fluggesellschaften umgangen und
daher hätten die Ausnahmege-
nehmigungen faktisch eine kapazitätserhöhende Wirkung führt
nicht zu einer anderen Betrachtung. Die Planfeststellungsbehörde kann im Planfeststel-
lungsverfahren nur von einem normkonformen Verhalten der Fluggesellschaften ausgehen.
Die Überwachung der Einhaltung luftaufsichtsrechtlicher Genehmigungen ist dagegen nicht
Sache dieses Planfeststellungsverfahrens.

Aus der Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes
und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungs-
lärm, Amtsblatt für die Europäischen Gemeinschaften vom 18.7. 2002, L 189/12) ergeben
sich für dieses Verfahren keine neuen Gesichtspunkte. Die Umgebungslärmrichtlinie ist zum
Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses in der Bundesrepublik noch nicht
umgesetzt. Sie dient auch zunächst einmal dem Ziel, Lärmimmissionen in strategischen
Lärmkarten zu erfassen und hieraus Aktionspläne zu entwickeln, mit denen nach Ermessen
der zuständigen Behörden u.a. Lärminderungsmaßnahmen entwickelt werden können. Ziel
der Richtlinie ist es u.a. zunächst unter Beteiligung der Öffentlichkeit Kenntnis über die ver-
schiedensten, zusammenwirkenden Lärmquellen zu erhalten. Weiter sollen ruhige Zonen vor
einer Verlärmung geschützt werden und im Rahmen der Möglichkeiten auch Lärmsanie-
rungsmaßnahmen ergriffen werden. Konkrete Handlungsanforderungen für dieses Verfahren
sind jedoch nicht aus der Umgebungslärmrichtlinie abzuleiten; dieses Verfahren steht auch
nicht im Widerspruch zur Umgebungslärmrichtlinie.

Zu 6.1.7 Lärmmedizinische Gesichtspunkte

Lärmmedizinische Bedenken, die sich auf die derzeitigen und die prognostizierten Flugbewegungen stützen, führen nicht zu einer anderen Betrachtung. Es werden aus lärmmedizinischer Sicht erst wesentlich höhere Lärmpegel als gesundheitlich bedenklich oder stressauslösend angesehen, als jene, die in Lübeck-Blankensee erreicht werden. Daher kommen auch aus lärmmedizinischer Sicht keine niedrigeren Grenzwerte in Betracht.

Auch ein **lärmmedizinisches Gutachten** zum Ausbau des Flughafens musste nicht erstellt werden. Der Vorhabenträger hat sich ausreichend mit der Notwendigkeit lärmmedizinischer Gutachten befasst und insoweit zutreffend die Notwendigkeit eines lärmmedizinischen Gutachtens verneint. In der Literatur bestehen ausreichend gesicherte Erkenntnisse, die anhand der schalltechnischen Untersuchung eine sachgerechte Beurteilung der Lärmimmissionen aus medizinischer Sicht erlauben. Der Gutachter hat bei der Erstellung des Gutachtens aktuelle labormedizinische Gesichtspunkte berücksichtigt. Ein auf die konkrete Untersuchung des Flughafens Lübeck gerichtetes lärmmedizinisches Gutachten würde anhand der schalltechnischen Untersuchung ebenfalls nur anhand der –bereits vorhandenen- abstrakten Erkenntnisse der lärmmedizinischen Wirkungsforschung eine lärmmedizinische Beurteilung abgeben können.

Auch eine **Schlafstörungsbetrachtung** ist nicht erforderlich. Soweit diese mit der Attraktivität des Lübecker Flughafens aufgrund eines derzeit fehlenden Nachtflugverbotes begründet wird, fehlt es schon an einem Zusammenhang mit der festgestellten Maßnahme.

Untersuchungen zu einer möglichen Gesundheitsbeeinträchtigung im Einzelfall aufgrund individueller Messungen sind nicht erforderlich. Für die maßgebliche Frage, welche Lärmimmissionen Anwohnern zumutbar sind und welche das Maß des Zumutbaren überschreiten müssen außergewöhnliche Einzelfälle –die möglicherweise eine erhöhte Empfindlichkeit aufweisen- außer Betracht bleiben. Die gegenwärtig diskutierten Lärmgrenzwerte beziehen auch gewisse Empfindlichkeiten mit ein, können jedoch nicht alle außergewöhnlichen Einzelfälle mit einbeziehen. Andernfalls wäre eine im Allgemeinwohl erforderliche Planung auch gar nicht möglich. Grundlage für die Frage der Zumutbarkeit muss für normale Wohnbereiche ein Normalkollektiv sein. Die besondere Schutzbedürftigkeit einzelner Personen mit erhöhter Empfindlichkeit kommt in dem besonderen Schutz schutzbedürftiger Einrichtungen etwa für kranke oder alte Menschen oder Kinder zum Ausdruck, für die dann

andere Zumutbarkeitskriterien gelten. Es entspricht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde einer gerechten Interessenabwägung, wenn besondere Empfindlichkeiten nicht zu einer allgemeinen Absenkung der Zumutbarkeitsschwelle –zulasten des öffentlichen Interesses an einer leistungsfähigen Infrastruktur– führen, sondern wenn es für diese Gruppen zumutbare und geschützte Ausweichmöglichkeiten gibt.

Gleiches gilt im Hinblick auf **Untersuchungen der Lärmauswirkungen auf Schwangere**. Die derzeit diskutierten Lärmgrenzwerte beziehen auch die Auswirkungen auf Schwangere mit ein, wobei auch hier nicht alle außergewöhnlichen Einzelfälle mit betrachtet werden können.

Zu 6.1.8Luftschadstoffe

Untersucht wurden die Konzentrationen von NO₂, NO_x, CO, SO₂, PM₁₀, Ruß, Benzol, Benzo(a)pyren und Blei. Danach errechnen sich aufgrund der Zunahme der Flugbewegungen für fast alle untersuchten Komponenten höhere flugverkehrsbedingte Emissionen; die Abnahme der Bewegungen mit Propellerflugzeugen lässt eine Abnahme der Bleiemissionen erwarten. Dabei gilt für alle untersuchten Stoffe mit Ausnahme der Stickstoffoxide, dass die Gesamtbelastung weit unter den Beurteilungswerten liegen wird. Zu ergänzen ist, dass dies nicht nur für die im Gutachten genannten Beurteilungswerte gilt, sondern auch für die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV, mit der nach Erstellung des Gutachtens die entsprechenden europäischen Richtlinien in nationales Recht transformiert wurden.

Problematisch erscheinen zunächst die Stickstoffoxid-(NO_x-)Konzentrationen. Während nach dem Gutachten Luftverunreinigungen (S. 54) die NO₂-Gesamtbelastung den zukünftigen Grenzwert deutlich unterschreiten wird, überschreitet die **NO_x-Gesamtbelastung** den EG-Grenzwert zum Schutz der Vegetation um ca. 40 %, und zwar bereits durch die Hintergrundbelastung um 27 %. Dieser Grenzwert liegt bei 30 µg/m³, die Hintergrundbelastung in den Beurteilungspunkten bei 38 µg/m³. Mit der 22. BImSchV wurden die entsprechenden EG-Richtlinien in nationales Recht umgesetzt. Die Überschreitung bei den Stickstoffoxiden wird für die Beurteilungspunkte Wulfsdorf, Beidendorf, Blankensee, Groß Grönau und Klein Grönau prognostiziert. In diesen Bereichen gilt der Grenzwert zum Schutz der Vegetation jedoch nicht, da sich dieser auf Gebiete in einer Entfernung von mindestens 20 km von Ballungsräumen bzw. 5 km von Straßen bezieht. Die prognostizierte Überschreitung ist somit nicht geeignet, eine Unverträglichkeit des Vorhabens für die Menschen in der Umge-

bung des Flughafens zu belegen, so dass hierauf auch keine Abwehrrechte gestützt werden können.

Der nicht auf subjektive Rechte der Anwohner, sondern auf den Schutz der Vegetation gestützten Forderung, in entsprechend entfernten Gebieten, ggf. **in Mecklenburg-Vorpommern, zusätzliche Messstellen** einzurichten, wird nicht entsprochen. Die Gutachterin hat überzeugend ausgeführt, dass der Anteil des Luftverkehrs an den NO_x-Emissionen vergleichsweise gering ist. So werden für 2010 die Kfz-bedingten Stickstoffoxid-Emissionen mit 232 t/a prognostiziert, während die Jahresemissionssumme für den Luftverkehr im Ausbauszenario 2010 mit 28,3 t/a angegeben wird (S. 28, 31 des Luftschadstoffgutachtens). Flug- und Kfz-verkehrsbedingte Belastungen machen aber in ihrer Summe nur einen geringfügigen Anteil an der NO_x-Gesamtbelastung aus (vgl. die Tabelle auf S. 53 dieses Gutachtens), die durch die Hintergrundbelastung geprägt wird. Berücksichtigt man zudem die großflächige Ausbreitung der Luftverkehrsemissionen, so ist nicht zu erwarten, dass Messungen der NO_x-Gesamtbelastung an geeigneten, entfernteren Immissionsorten zu verwertbaren Aussagen im Rahmen dieses Verfahrens führen. Die allgemeine Überwachung der Luftreinheit im mecklenburgischen Gebiet obliegt zudem den dortigen Behörden; dem StUA Schwerin wurden die Planfeststellungsunterlagen informatorisch zur Verfügung gestellt.

Dem Vorhaben kann nicht entgegengehalten werden, die Bundesregierung habe sich auf eine **Reduzierung des CO₂-Ausstoßes** verpflichtet. Derartige Selbstverpflichtungen entfalten keine unmittelbare rechtliche Bindung, sondern bedürfen der Umsetzung in Rechtsnormen. Für die Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens kommt es deshalb auf die hierfür einschlägigen Grenzwerte an, die im vorliegenden Fall – soweit sie überhaupt anwendbar sind – eingehalten werden. Mangels entsprechender rechtlicher Vorgaben ist nicht den Einwendungen statt zu geben, die das Fehlen einer globalen Betrachtung der klimatischen Auswirkungen und einer CO₂-Bilanz beanstanden und deren Nachholung fordern, zumal die klimabildenden Faktoren und ihre Interdependenzen nicht bereits derart umfassend erforscht sind, dass hier eine wissenschaftlich begründete und überzeugende Kausalkette der Auswirkungen des Vorhabens auf das Weltklima oder auch nur auf die Ozonbildung ermittelt und dargestellt werden könnte.

Bedenken gegen das verwendete **Berechnungsmodell** können nicht durchgreifen. LASAT ist ein bewährtes Modell für die Ausbreitung von Spurenstoffen in der Atmosphäre, aus dem

im Auftrag des Umweltbundesamtes für die Umsetzung der Vorgaben der TA Luft das Rechenprogramm AUSTAL2000 entwickelt wurde und das durch die Lagrange-Simulation gerade im Nahbereich von Quellen die Ausbreitung korrekter beschreibt als andere Modelle. Das Ausbreitungsmodell entspricht dem in der VDI 3945 Blatt 3 (Umweltmeteorologie) beschriebenen Rechenverfahren und wird seit Juli 2002 im anlagenbezogenen Immissionschutz eingesetzt.

Die Einwendung, der **Untersuchungsraum** sei für die Auswirkungen der Luftschadstoffe zu klein gefasst, ist nicht zu folgen, denn es wurden die Emissionen startender und landender Flugzeuge bis zu einer Höhe von mindestens 220 m in einem Gebiet von 12 km x 12 km um den Flughafen berücksichtigt (Gutachten Luftverunreinigungen, S. 14), so dass zu allen umliegenden Siedlungsgebieten Aussagen getroffen werden. Die Ergebnisse für das untersuchte Gebiet rechtfertigen eine Ausdehnung des Untersuchungsgebietes nicht, zumal der Einfluss des Luftverkehrs auf die Belastung an den jeweiligen Emissionsorten mit zunehmender Entfernung vom Flughafen und zunehmender Flughöhe noch weiter abnimmt.

Umgekehrt ist nicht nachzuvollziehen, warum die **Rasterung dieses Untersuchungsgebietes** im Nahbereich des Flughafens in Zellen von 50 m Kantenlänge zu grob sein und eine Beurteilung dieses Bereiches nicht ermöglichen soll. Welchen Erkenntnisgewinn eine noch kleinteiligere Betrachtung für die Beurteilung des Ausbauvorhabens erbringen soll, bleibt offen.

Eingewandt wurde, das Immissionsgutachten sei ein reines **Schreibtischgutachten**, da die Erzeugung von Luftschadstoffen nicht gemessen, sondern aus Literaturwerten errechnet wurde. Der Einwendung ist darin Recht zu geben, dass auf die Durchführung von Triebwerksmessungen am Flughafen Lübeck verzichtet wurde. Dies ist jedoch auch entbehrlich. Das Gutachten stützt sich u. a. auf die Emissionsdatenbanken des Umweltbundesamtes und der Internationalen zivilen Luftfahrtorganisation ICAO, wobei auch Untersuchungen des DLR und der Hessischen Landesanstalt für Umwelt und Geologie berücksichtigt wurden. Die Verwendung der so erhobenen Daten ist nicht zu beanstanden. Eigene Messungen am Standort Lübeck dürften angesichts der prognostizierten Entwicklung keinen den Aufwand rechtfertigenden Erkenntnisgewinn mit sich bringen. Da die zukünftigen Werte naturgemäß

nicht gemessen, sondern nur berechnet werden können, kann auch der jeweilige Vergleichswert nur ein berechneter sein.

Gegen das Gutachten Luftschadstoffe wird eingewandt, die **Datenbasis für die Hintergrundbelastung** sei falsch gewählt worden. Die Gutachterin beruft sich dem gegenüber darauf, dass die Auswahl der Messstation Schönböcken in Abstimmung mit dem Staatlichen Umweltamt Itzehoe als Betreiber des Messstellennetzes erfolgte.

Richtig ist, dass durch die Auswahl der Messstation Schönböcken, die in der Nähe der Autobahn BAB 1 liegt, eine Überschätzung der Hintergrundbelastung erfolgt. Dies ist jedoch methodisch nicht zu beanstanden. Entscheidend ist hier nämlich nicht die Relation der flugverkehrsinduzierten Immissionen zur Hintergrundbelastung, sondern die Summe der Immissionen des Flugverkehrs am Boden und in der Luft sowie der Gesamtbelastung im Zusammenspiel mit sonstigen Immissionen. Wenn „zur sicheren Seite hin“ durch eine überhöhte Hintergrundbelastung eine entsprechend überhöhte Gesamtbelastung errechnet wird, ist dies nicht fehlerhaft, denn dann ist bei einer realistischen Betrachtung erst recht mit einer Einhaltung der maßgebenden Werte zu rechnen.

Entsprechendes gilt für die Daten der Messstation in St. Jürgen. Hiergegen wird eingewandt, diese liefere keine für Krummesse verwertbaren Ergebnisse. Plausibel erscheint demgegenüber die Erläuterung der Gutachterin, dass die Messstation St. Jürgen aufgrund ihrer Lage näher am innerstädtischen Gebiet Lübecks zu – bezogen auf Krummesse – überhöhte Werte liefert. Die Auswahl der Messstationen in Abstimmung mit dem StUA Itzehoe ist somit aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Da - mit Ausnahme des hier nicht einschlägigen Grenzwerts zum Schutz der Vegetation – die jeweiligen Grenzwerte deutlich unterschritten werden und die zukünftigen flug- und straßenverkehrsbedingten SO₂-, Benzol-, PM₁₀- und Blei-Immissionen insgesamt als sehr gering bewertet werden und die Erhöhung an den Beurteilungspunkten gering ausfällt, ist die Einberechnung einer überhöhten Hintergrundbelastung auch nicht geeignet, die umfassende und sachgerechte Abwägung der Auswirkungen des Vorhabens zu gefährden. Die Untersuchung behandelt nämlich nicht ausschließlich Gesamtbelastungen, sondern auch isoliert die flugverkehrsbedingten Immissionen für die Zustände Ist-Situation 2000, Nullvariante 2010 und Ausbauvariante 2010 (vgl. Darstellung in Kapitel 9 des Gutachtens Luftver-

unreinigungen sowie die Tabelle 10-3 zu den maximalen flugverkehrsbedingten Immissionen für den Ist-Zustand und die Ausbauvariante im Vergleich zu den jeweiligen Beurteilungswerten).

Die Forderung nach einer besonderen **Berücksichtigung des durch den Flughafen induzierten Kfz-Verkehrs** wird zurückgewiesen, denn der Kfz-Verkehr vom/zum Flughafen Lübeck hat nur einen relativ geringen Anteil am gesamten Straßenverkehrsaufkommen und dürfte auch ausbaubedingt nur marginal steigen. Berücksichtigt man die ohnehin überhöht in das Gutachten eingestellte Hintergrundbelastung, so bieten die prognostizierten Werte einen hinreichenden Spielraum für eine tatsächliche Zunahme des Straßenverkehrs.

Gegen die Berechnungen kann nicht mit Erfolg eingewandt werden, die im Gutachten Luftschadstoffe (dort S. 60) genannten **Bedarfszahlen könnten nicht aus der Potenzialanalyse und der Bedarfsbegründung abgeleitet** werden. Die im Gutachten Luftschadstoffe genannten Flugbewegungszahlen lassen die – für die Luftverunreinigungen irrelevanten – Segelflüge außer Betracht, so dass die Bewegungszahlen niedriger sind als die Gesamtzahl der Flugbewegungen (wie auch die Zahlen der Potenzialanalyse niedriger ausfallen, da dort nur der Linien- und Touristikverkehr betrachtet wurden).

Die Forderungen nach weiteren **Messungen der aktuellen Luftschadstoffbelastung** an diversen Immissionsorten in Flughafennähe werden zurückgewiesen. Diesen Forderungen liegt zugrunde, dass die tatsächlich ausgewählten Messstationen Daten liefern, die im Vergleich zum Flughafenumfeld als überhöht anzusehen sind (s.o.). Daraus resultiert die Besorgnis, der Flughafenbetreiber bezwecke gerade diese Überhöhung, um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftschadstoffbelastung der Umgebung zu bagatellisieren. Die Planfeststellungsbehörde hat dem gegenüber erkannt und in die Beurteilung des Vorhabens eingestellt, dass sich bei einer tatsächlich niedrigeren Vorbelastung das Vorhaben bei einer absolut gleichen prognostizierten Zunahme der Luftschadstoffbelastung relativ stärker auswirkt.

Nicht zu beanstanden ist die Annahme der Gutachterin, im Prognosejahr 2010 werde die B 207 westlich des Flughafens verlaufen. Insoweit ist von einer verfestigten Planung zu sprechen, die Zweifel an der Realisierung des Straßenbauvorhabens nicht aufkommen lässt

und vielmehr dazu zwingt, den künftigen **Verlauf der B 207** in anderen Verfahren prognostisch vorwegzunehmen. Die Forderung, Gutachten zu Lärm und Luftschadstoffen einzuholen, die auf dem unveränderten Fortbestand des heutigen Straßennetzes basieren, wird deshalb zurückgewiesen.

Forderungen, in besonderem Maße die Verkehre der Fluggesellschaft **Ryanair** und auch sonstige zukünftige Verkehre wie namentlich den **Frachtverkehr** in einer überarbeiteten Studie zu betrachten, werden zurückgewiesen. Auf die obigen Ausführungen zu 6.1.2 wird Bezug genommen.

Entsprechendes gilt für die beantragte **Berücksichtigung des möglichen Einsatzes älterer Flugzeugtypen**, insbesondere aus dem osteuropäischen Bereich, wie auch der Einbeziehung **militärischen Fluggerätes** am Flughafen Lübeck unter Berücksichtigung der Besonderheiten der durchgeführten Übungsflüge (Anflugübungen mit Durchstarten), vgl. die Ausführungen zu 6.1.6.

Der Vorhalt, es finde **keine Ermittlung von Spitzenwerten in geringer Zeitauflösung** statt, ist unberechtigt. Im Gutachten werden nicht nur die jeweiligen Jahresmittelwerte behandelt, sondern entsprechend den Vorgaben der 22. BImSchV auch die Kurzzeitkenngrößen, soweit nicht für einzelne Substanzen nur die Langzeit-Exposition relevant ist. Die Gutachterin ist in der Erörterung auch auf die Tages- bzw. Mittelstundenwerte eingegangen. Des weiteren ist im Gutachten (S. 16) dargestellt, dass die Berechnung der Emissionen und Immissionen stundenfein erfolgt und daher auch die meteorologischen Daten zu Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Ausbreitungsklasse auf Stundenbasis beschafft und eingestellt werden mussten.

Der Hinweis, die **Beurteilungswerte lägen z.T. erheblich höher als die vom Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) empfohlenen Daten**, ist insoweit unbeachtlich, als die LAI-Beurteilungswerte nur für die Komponenten herangezogen werden, für die keine rechtlich verbindlichen Beurteilungswerte bestehen. Dies ist mit den Immissionsgrenzwerten der 22. BImSchV für die darin aufgeführten Substanzen jedoch der Fall.

Die Beachtung der europarechtlichen **Richtlinien zu Messverfahren und Grenzwerten** wird zu Recht eingefordert, von dem vorgelegten Gutachten jedoch auch geleistet. Die EG-

Richtlinien wurden durch die 22. BImSchV in nationales Recht transformiert. Das noch auf der Grundlage der Richtlinien abgefasste Gutachten ist weiterhin verwertbar, da die darin genannten Beurteilungswerte weiterhin Gültigkeit haben. Die Forderung nach Betrachtung auch der PM_{2,5}-Immissionen ist auf die 22. BImSchV nicht zu stützen, da diese in § 4 nur dem für den Schutz der menschlichen Gesundheit ab dem 01.01.05 geltenden Grenzwert für PM₁₀ festlegt (40 µg/m³), während in Anlage 5 V darauf hingewiesen wird, dass eine geeignete Referenzmethode für die Probenahme und Messung der PM_{2,5}-Konzentrationen vorbereitet wird.

Da die methodologischen Bedenken gegen das Gutachten Luftschadstoffe nicht durchgreifen, können dessen Ergebnisse im weiteren der Beurteilung des Vorhabens zugrunde gelegt werden, ohne dass es der geforderten Erstellung eines neuen Luftschadstoffgutachtens durch ein unabhängiges Institut und unter Beachtung der oben zurückgewiesenen Bedenken bedarf. Dies gilt auch für eine Beurteilung des Vorhabens auf der Grundlage der TA Luft; diese ist nicht anwendbar.

Der von Einwanderseite herausgestellte **Anstieg der Emissionen der am stärksten gesundheitsschädigenden Luftschadstoffe** PM₁₀, Ruß und NO_x rechtfertigt auch unter Berücksichtigung der Nähe des Flughafens zur Wohnbebauung nicht die Ablehnung des Antrages auf Planfeststellung. Das Gutachten belegt, dass die Zunahme der flugverkehrsbedingten Immissionen im Bereich der umliegenden Ortschaften im Vergleich zu den Immissionsgrenzwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit eher als gering anzusehen ist. Dabei ist ferner zu beachten, dass die Zunahme der flugverkehrsbedingten Immissionen noch nicht gleichzusetzen ist mit einer Zunahme der vorhabensbedingten Immissionen, wie ein Vergleich der Anlagen 5 und 6 des Gutachtens ergibt. Die Unterschiede zwischen der Nullvariante 2010 und der Ausbauvariante 2010 sind nicht erheblich.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung, die Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens von der Einholung einer Untersuchung abhängig zu machen, die eine umfassende human- und umwelttoxikologische bzw. **umweltmedizinische Bewertung des Vorhabens** ermöglichen soll. Wissenschaftlich fundierte Aussagen über eine vorhabensbedingte Zunahme des Krebsrisikos, über Auswirkungen auf Allergiker sowie alle weiteren denkbaren gesundheitlichen Auswirkungen wären sicher wünschenswert. Abgesehen davon,

ob eine solche Untersuchung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens überhaupt zu leisten wäre, muss beachtet werden, dass vor dem Hintergrund der deutlichen Einhaltung der Werte der 22. BImSchV zum Schutze der Gesundheit die Einholung einer solchen Studie nicht angezeigt ist. Dass Luftverkehr mit der Freisetzung schädlicher Emissionen verbunden ist, ist unbestritten und der Planfeststellungsbehörde bewusst. Gleichwohl erscheint ausgeschlossen, dass bei einer großflächigen Emissionsstreuung aus der Realisierung des Vorhabens gesundheitlich bedenkliche, das allgemeine Lebensrisiko übersteigende Risiken für die Gesundheit der Anwohner resultieren. Eine andere Einschätzung folgt auch nicht aus dem Argument, durch Lärmeinwirkungen werde das menschliche Immunsystem geschwächt, so dass kanzerogene oder sonst toxische Stoffe auf das so geschwächte Immunsystem einwirken würden, denn auch nach den Ergebnissen der lärmtechnischen Untersuchung sind durch das Vorhaben keine relevanten Änderungen der Belastungssituation für die Anwohner zu erwarten. Die Forderung nach einer gutachterlichen Untersuchung eines Kausalzusammenhangs zwischen Flugverkehr und Allergien ist insofern verständlich, als diese Forderung von einer als Allergikerin betroffenen Einwanderin erhoben wurde. Dennoch kann die Zulassung der beantragten Ausbaumaßnahme nicht davon abhängig gemacht werden, dass entsprechende Forschungsvorhaben durchgeführt werden, zumal die kassenärztliche Vereinigung Schleswig-Holstein, deren satzungsgemäße Aufgaben die ärztliche Versorgung und die Vertretung der Interessen ihrer Mitglieder sind, hierfür als Gutachter nicht in Frage käme. Soweit ferner Forderungen erhoben werden, die Entwicklung der Immission bestimmter anderer Substanzen (CCl₄, 1,4-Dichlorobenzol, Crotonaldehyd und Formaldehyd) prognostisch zu betrachten, besteht hierfür bislang keine entsprechende Grundlage, die eine Berücksichtigung im Planfeststellungsverfahren ermöglichen respektive erfordern würde.

Ein Vergleich der Prognosen zur Nullvariante 2010 und zur Ausbauvariante 2010 ergibt mithin auch, dass das Vorhaben keinen mittelbaren Eingriff in die körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG) bewirkt.

Dies gilt auch für die Schüler der Waldschule. Die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit differenzieren – anders als bei der Beurteilung von Schallimmissionen – nicht nach der Schutzwürdigkeit der Nutzung am Immissionsort. Damit fehlt der von Einwendern befürchteten konkreten **Gesundheitsgefährdung der Kinder** der normative Anhalt.

Nach alledem besteht auch kein Anlass für die Befürchtung einer größeren **gesundheitlichen Belastung für die Einwohner von Krummesse**, wie in der Stellungnahme der Gemeinde

vorgetragen. Dort ist die Verdünnung der flugverkehrsbedingten Emissionen derart stark, dass die Zunahme der flugverkehrsbedingten Immissionen als irrelevant ($< 3\%$ des jeweiligen Immissionsgrenzwertes) bewertet werden kann. Die geforderte Einrichtung einer Messstation im Gemeindegebiet Krummesse wird abgelehnt; es ist nicht zu erwarten, dass mit einer solchen zusätzlichen Station Erkenntnisse zu gewinnen wären, die zu einer beachtlichen anderen Einschätzung der Immissionsbelastung führen würden.

Als unbegründet ist die Besorgnis zurückzuweisen, die **Nutzung der Gärten** in der Umgebung des Flughafens könne durch den Ausstoß von Abgasen insoweit eingeschränkt werden, als Obst und Gemüse wie auch im Garten gehaltene Haustiere und Geflügel eine erhöhte Schadstoffbelastung erfahren würden. Zwar ist – bis auf Blei – mit einer Zunahme der flugverkehrsbedingten Emissionen zu rechnen. Insbesondere wird eine starke Zunahme der NO_x -Emissionen prognostiziert. Dem steht jedoch gegenüber, dass die Situation durch die Kfz-bedingten NO_x -Jahresemissionen geprägt wird, die allein durch die geplanten Fernstraßen A 20 und B 207 n etwa das achtfache der flugverkehrsbedingten Emissionen ausmachen. Bezogen auf die Immissionen, die nach der Befürchtung der Anwohner die Nutzung der Gärten beeinträchtigen sollen, ist eine vorhabensbedingte signifikante Zunahme jedoch nicht prognostiziert worden. Die zukünftige Gesamtbelastung wird am Beurteilungspunkt Blankensee – der am stärksten betroffen ist – zu über 90% von der Hintergrundbelastung verursacht. Ungeachtet der hohen Hintergrundbelastung werden künftig alle gültigen Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit deutlich eingehalten, und zwar trotz der überhöht dargestellten Hintergrundbelastung. Das Gutachten Luftschadstoffe bietet nach alledem keinen Anlass für die Besorgnis, die Gartennutzung könne in der geäußerten Weise beeinträchtigt werden.

Ebenso findet sich kein Anhalt für die Besorgnis zurechenbarer Verschmutzungen oder verstärkten Algenwuchses an Fassaden.

Nach den Ergebnissen des Gutachtens Luftverunreinigungen besteht kein Anlass für die geforderten **Auflagen zum künftigen Betrieb des Flughafens**, die etwa dahin gehen, den Vorhabensträger auf eine Minimierung der Verweildauer der Luftfahrzeuge auf der Startbahn oder zur Installation von Absauganlagen für die Warmlaufphase zu verpflichten.

Eine besondere Betrachtung der Belastung durch **geruchsintensive Stoffe** ist für die Planfeststellung nicht erforderlich. Angesichts der Prognosen zur Entwicklung der Luftschadstoffe ist nicht anzunehmen, dass es vorhabensbedingt zu einer relevanten Zunahme der olfaktorischen Beeinträchtigungen der Flughafennachbarschaft kommt. Zudem ist die TA Luft nicht anwendbar, so dass die dort unter Nr. 5.2.8 genannten Anforderungen zur Emissionsbegrenzung hier nicht einschlägig sind.

Probleme des Ablassens von Treibstoff (sog. fuel dumping) werden unten zu 6.1.18 behandelt.

Die Erstellung eines auf den **Einsatz von Enteisungsmitteln** bezogenen Zusatzgutachtens, das die hieraus resultierenden Emissionen und Immissionen über die Luft in den Boden und das Grundwasser betrachtet, ist nicht erforderlich. Wegen des Einsatzes und der Behandlung biologisch abbaubarer Enteisungsmittel wird auf die einvernehmlichen Lösungen mit den Trägern öffentlicher Belange, insbesondere oben unter 3.3.5, verwiesen.

Zu 6.1.9 Strahlung von Radaranlagen

Die Forderung, eine **Untersuchung hinsichtlich der (Langzeit-)Auswirkungen der Send- und Empfangssysteme** auf Mensch und Natur vorzunehmen, wird zurückgewiesen. Die Belange des Arbeitsschutzes sowie des Schutzes der Bevölkerung vor schädlichen Auswirkungen aus dem Betrieb von Radaranlagen werden nicht nur durch eine von den Herstellern nachzuweisende behördliche Zertifizierung der Anlagen, sondern auch durch Messungen gewahrt, die die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bei Inbetriebnahme und fortlaufend regelmäßig durchführt. Nach den Ergebnissen dieser Messungen wurde in der Vergangenheit am Flughafen Lübeck-Blankensee keine Überschreitung der Grenzwerte der insoweit maßgebenden 26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder – 26. BImSchV) vom 16.12.1996 festgestellt. Da im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nur über eine Anpassung der Sendeanlagen an die verlängerte Start- und Landebahn durch Versetzen der vorhandenen Anlagen zu entscheiden ist, ergibt sich kein Anhalt für eine vorhabensbedingte Zunahme der Strahlungsbelastung.

Zu 6.1.10 Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Grundgesetz (Art. 2 II, 20 a GG)

Auswirkungen des Vorhabens auf die menschliche Gesundheit sind entsprechend den Ausführungen zu den Lärmimmissionen, zu den Luftschadstoffen (s. zu 6.1.8) und zu den Gefahren durch den Betrieb der Sendeanlagen (s. zu 6.1.9) nicht zu erwarten. Der Schutz vor derartigen Belastungen ist einfachgesetzlich ausgestaltet; ein Rückgriff auf Art. 2 Abs. 2 des Grundgesetzes (Recht auf körperliche Unversehrtheit) kann deshalb keine Abwehr- oder Schutzansprüche auslösen.

Das Vorhaben ist ferner mit Art. 20 a GG vereinbar. Der Bund und die Länder verhelfen dem grundgesetzlichen Schutzauftrag zunächst durch die Gesetzgebung im Bereich des Umweltrechts, zum Beispiel durch die Gesetze über die Umweltverträglichkeitsprüfung und die Naturschutzgesetze, die nunmehr auch europäisches Umweltrecht in nationales Recht umsetzen, zur Geltung. Durch Beachtung der umweltrechtlichen Vorgaben und hier insbesondere durch die naturschutzrechtliche Eingriffs-/Ausgleichsregelung, aber auch durch artenschutzrechtliche Maßnahmen, wird dem Schutzauftrag auch in diesem Einzelfall Rechnung getragen.

Zu 6.1.11 Sicherung gegen Schäden durch Flugbetrieb

Soweit die Einwender Schäden durch **Wirbelschleppen** befürchten, besteht keine Grundlage für Schutzauflagen i.S.v. § 9 Abs. 2 LuftVG. Zunächst einmal ist nichts dafür dargetan, dass durch den Ausbau Phänomene auftreten könnten, die nicht auch bei dem heutigen Betrieb schon möglich wären. Zudem fallen Schäden durch solche Wirbelschleppen nicht in den Verantwortungsbereich des Flughafensbetreibers, sondern des jeweiligen Halter des Luftfahrzeugs (vgl. §§ 33 ff LuftVG). Mit den Vorschriften über die von diesem abzuschließende Haftpflichtversicherung werden Dritte ausreichend abgesichert. Angesichts dieser gesetzlichen Zuordnung zu dem Gefahrenkreis des Luftfahrtunternehmers kommt nicht in Betracht, dem Flughafensbetreiber Schutzmaßnahmen gegen mögliche Schäden durch Wirbelschleppen aufzuerlegen. Jedenfalls wäre es angesichts der Zahl der in Flughafennähe befindlichen Gebäude unverhältnismäßig, dem Vorhabensträger die Kosten für vorbeugenden baulichen Schutz aufzubürden.

Zu 6.1.12 Einfügung des Flughafens in die Umgebung (Lage in dicht besiedelter Umgebung, Flugsicherheit/Unfallrisiko, verkehrliche Erschließung)

Dass die Nähe der Flugbetriebsflächen zu der umliegenden Wohnbebauung nicht aus Gründen des Lärmschutzes dem Ausbau entgegensteht, wurde bereits zu 6.1.6.1 dargelegt.

Mit dem Ausbau des Flughafens geht keine **Steigerung des Absturzrisikos** einher. Zwar lässt sich dies nicht mit einer – von Einwendern geforderten – **Risikoanalyse** belegen, denn es steht kein geeignetes Instrumentarium für eine solche Untersuchung zur Verfügung. Es ist jedoch nicht ersichtlich, dass durch den Ausbau der Betrieb des Flughafens Lübeck-Blankensee unsicherer werden könnte. Für die Landungen ist festzustellen, dass die Schwellen in ihrer bisherigen Lage verbleiben und insofern auch kein Heranrücken an die umliegende Bebauung eintritt. Vielmehr ist mit einer Erhöhung der Sicherheit zu rechnen, die unmittelbar aus der Verlängerung der Start- und Landebahn folgt, weil für Landungen wie auch für einen etwaigen Startabbruch eine längere Strecke zur Verfügung steht. Sollten zudem die – nicht verfahrensgegenständlichen – Pläne bezüglich der Aufwertung des Instrumentenlandesystems realisiert werden, so wird auch dies einen Sicherheitsgewinn bedeuten. Zudem ist das Flugzeug allgemein als sicheres Verkehrsmittel anzusehen. So belegen die Jahresberichte 1999 – 2001 der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, dass bei Flugunfällen in Deutschland insgesamt 163 Personen getötet wurden. Dies waren ausschließlich Flugzeuginsassen. Wesentlich für die Beurteilung der Sicherheit der Flughafenanwohner ist, dass dem gegenüber am Boden keine Verletzungen oder Tötungen durch Flugunfälle verzeichnet werden mussten. Da eine vorhabensbedingte Risikoerhöhung nicht festzustellen ist und dem Vorhabensträger zudem die Zuständigkeit für Katastrophenschutzvorkehrungen außerhalb des Flughafengeländes fehlt, ist die Forderung nach **Beibringung eines Katastrophenschutzplanes** unter Berücksichtigung diverser denkbarer – nicht ausbauspezifischer - Unglücksszenarien zurückzuweisen. Bezüglich der dem Vorhabensträger obliegenden Vorkehrungen ist auf die für das Flughafengelände existenten Alarmpläne und die den internationalen Vorschriften (ICAO Annex 14 Kapitel 9.2) entsprechende Betriebsfeuerwehr hinzuweisen. Ein ausbaubedingtes Erfordernis von Verschärfungen der diesbezüglichen Anforderungen ist nicht ersichtlich.

Da eine vorhabensbedingte Zunahme des Unfallrisikos nicht festzustellen ist, kann auch der Einwendung nicht gefolgt werden, aufgrund der Gefahren für die Bevölkerung könne nur eine Verlängerung der Startbahn in Richtung Westen erfolgen.

Munition und Kampfmittel wurden bei einer Überprüfung von Verdachtsfällen durch den Kampfmittelräumdienst des Landes Schleswig-Holstein nicht gefunden; die Verdachtsfälle haben sich als unbegründet erwiesen. Auch der Aspekt derartiger Kriegsalasten steht somit dem Ausbau nicht entgegen.

Hinsichtlich der unter der Start- und Landebahn bzw. dem Rollweg N verlaufenden **Leitungen** sieht die festgestellte Planung Schutzbauwerke vor, die insbesondere auch die Sicherheit der Gasleitung bewirken, so dass auch insoweit Risiken durch den Ausbau nicht erhöht, sondern vermindert werden. Einer Verlegung der Leitung bedarf es aufgrund des mit dem Versorgungsunternehmen abgestimmten Schutzes nicht. Sorgen, die aus dem Zustand des Entwässerungssystems für den Altbestand des Bahnsystems resultieren, sind unbegründet, nachdem die in 2004 durchgeführte Bahnsanierung auch die Sanierung der Entwässerungsanlagen umfasste.

Einwendungen wegen der nach Einwendermeinung unzureichenden **Belastbarkeit der Start- und Landebahn** sind jedenfalls nach der im Jahr 2004 durchgeführten Sanierung gegenstandslos.

Auch greifen die Befürchtungen nicht durch, es könne durch Platzrunden parallel zu der geplanten A 20 zu **Gefährdungen des Straßenverkehrs** auf der Autobahn kommen. Die Platzrunden am Flughafen Lübeck-Blankensee stehen mit dem Flughafenausbau nicht in Zusammenhang. Sie werden in der Regel von relativ kleinen Flugzeugen durchgeführt und beeinträchtigen die Sicherheit des Straßenverkehrs nicht. Seitens der Straßenverkehrsbehörden wurden auch keine derartigen Bedenken geäußert.

Forderungen, das Ausbauvorhaben wegen **unzureichender verkehrlicher Erschließung** des Flughafens Lübeck-Blankensee nicht zuzulassen, werden zurückgewiesen. Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur und der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens und fallen nicht in die Zuständigkeit des Vorhabensträgers. Dieser sorgt im eigenen Zuständigkeitsbereich für eine bedarfsgerechte Ausweitung seiner Parkplätze; eine Erweiterung des Parkplatzes 3 befindet sich im Bau.

Die Straßenverkehrsbehörde der Hansestadt Lübeck hat lediglich eine frühzeitige Abstimmung verlangt, wenn für eine verkehrlich sichere und reibungslose Abwicklung des ruhenden Verkehrs und des Parksuchverkehrs Änderungen von Anbindungen an die öffentlichen Verkehrsflächen erforderlich sind. Diese Abstimmung wurde von dem Vorhabensträger zugesagt, so dass Aspekte der verkehrlichen Erschließung dem Ausbauvorhaben nicht entgegenstehen.

Zu 6.1.13 Beweissicherungen an Straßen und Gebäuden

Auf Nebenbestimmungen, die Beweissicherungen zum Gegenstand haben, besteht kein Anspruch. Sie sind auch nicht als Schutzvorkehrungen geboten, da Schäden durch die Bautätigkeit nicht abzusehen sind. Die Ausbaumaßnahme findet ausschließlich auf dem Flughafengelände statt. Eine widmungswidrige Nutzung der öffentlichen Straßen durch Baustellenverkehre ist ebenso wenig ersichtlich wie hierdurch bedingte Schäden an Gebäuden. Für letztere ist auch wegen des Flugbetriebes nach Realisierung der Maßnahme aus den zu 6.1.11 dargelegten Gründen für eine Beweissicherung kein Raum.

Zu 6.1.14 Ausgleich/Ersatz außerhalb Lübecks

Die Einwendungen, die darauf gerichtet sind, dass der Vorhabensträger mit Maßnahmen außerhalb des Lübecker Stadtgebietes naturschutzrechtlich Ersatz leisten will, werden zurückgewiesen. Zwar ist diesen Einwendungen zuzugeben, dass zunächst einmal der Ausgleich vor dem Ersatz vorzugswürdig wäre und jener nicht nur in einem funktionalen, sondern auch räumlichen Zusammenhang zum Eingriff stehen müsste. Der Vorhabensträger hat jedoch gegenüber der Planfeststellungsbehörde seine Bemühungen dokumentiert, eingriffsnah Ausgleich oder Ersatz zu leisten. Hierfür geeignete Flächen waren jedoch nicht zu finden, obwohl entsprechende Anfragen bei zuständigen Stellen wie dem Bereich Liegenschaften der Hansestadt Lübeck oder der Landgesellschaft Schleswig-Holstein (letzteres erfolgreich) und bei örtlichen Grundstücksmaklern getätigt wurden und weiterhin durch Anzeigen etwa in den LN und dem Bauernblatt entsprechende Flächen gesucht wurden. Der Vorhabensträger hat weiterhin dokumentiert, dass offerierte Flächen auf Lübecker Gebiet auf ihre naturschutzfachliche Eignung hin geprüft wurden und ausgeschlossen werden mussten. Stehen aber eingriffsnah geeignete Flächen nicht zur Verfügung, so ist es nicht zu beanstanden, wenn der Vorhabensträger auf entfernteren Flächen geeignete Maßnahmen durchführt. Gegenüber dem naturschutzrechtlichen Ausgleich beinhaltet der Ersatz bereits begrifflich eine Lockerung der funktionalen Zielsetzung und der räumlichen Begrenzung; es genügen Maßnahmen, die die durch den Eingriff gestörten Faktoren des ökologischen oder optischen Beziehungsgefüges ersetzen, um die ökologische Gesamtbilanz auszugleichen. Diesen Anforderungen genügen die festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen. Aufgrund der besonderen Lebensraumanforderungen der Vogelarten, in deren Lebensräume eingegriffen wird, rechtfertigt sich die Einplanung avifaunistischer Kompensationsmaßnahmen im hierfür geeigneten Raum in den Gemeinden Göttin und Bröthen. Der Landrat des Kreises Herzog-

tum Lauenburg als untere Naturschutzbehörde befürwortet die Gestaltung eines Lebensraumes speziell für die streng geschützten Arten Heidelerche und Sperbergrasmücke.

Zu 6.1.15 Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

Die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme ist – wie auch die Finanzierbarkeit – nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Planfeststellungsbehörde hat nicht die Aufgabe, generell oder jedenfalls für mit öffentlichen Mitteln realisierte Vorhaben den Rückfluss von Investitionen zu prüfen und ist nicht berechtigt, die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens an dessen **Rentabilität** zu knüpfen. An einen Flughafenunternehmer, der im Eigentum der öffentlichen Hand steht, können im Rahmen der Planfeststellung keine höheren Anforderungen gestellt werden als an jeden anderen privaten Vorhabensträger, in dessen unternehmerisches Risiko die Rentabilität eines Vorhabens fällt. Zudem haben Flughafenunternehmer nur begrenzte Möglichkeiten, die (Aus-) Nutzung des Flughafens zu steuern, so dass die verlässliche Annahme einer Amortisation in einem bestimmten Zeitrahmen kaum nachzuweisen wäre.

Ist schon die Wirtschaftlichkeit des Ausbauvorhabens nicht von der Planfeststellungsbehörde zu prüfen und zu bewerten, so gilt dies erst recht für den Flughafen an sich. Die Entscheidung, eine solche Einrichtung der Verkehrsinfrastruktur aus Gründen der Daseinsvorsorge auch bei defizitärem Betrieb vorzuhalten, kann von der Planfeststellungsbehörde nicht im Sinne der Einwender korrigiert werden, die eine andere Verwendung öffentlicher Mittel als eher dem Allgemeinwohl entsprechend ansehen. Deshalb wird die Forderung zurückgewiesen, **die bisherigen jährlichen Verlusten und die zu erwartenden künftigen Verluste** möglichst exakt zu ermitteln und den daraus folgenden Subventionsbedarf in die Abwägung einzustellen.

Zu 6.1.16 Zuverlässigkeit des Vorhabensträgers

Die gegen die Zuverlässigkeit des Vorhabensträgers geäußerten Bedenken greifen nicht durch. Die Flughafen Lübeck GmbH ist weiterhin im Besitz einer gültigen Genehmigung nach § 6 LuftVG. Die zuständige Luftfahrtbehörde hat ungeachtet der – dort bekannten – Vorhaltungen keinen Anlass gesehen, diese Genehmigung wegen mangelnder Zuverlässigkeit zu widerrufen. Auch die Planfeststellungsbehörde sieht sich nicht gehindert, dem Vorhabensträger den Beschluss zu erteilen.

Die Relevanz der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Flughafenbetreibers wird vor dem Hintergrund des § 40 Abs. 1 Nr. 3 LuftVZO nicht verkannt. Gefahren aus der Unwirtschaftlichkeit des bisherigen Flughafenbetriebs bestehen jedoch schon wegen der Deckung durch

die Hansestadt Lübeck als alleinige Gesellschafterin nicht. Auch bewirkt der Ausbau keine Erhöhung des Sicherheitsrisikos. Weiterhin ist die Behauptung früherer Rechtsverstöße nicht geeignet, von vornherein die Genehmigungsfähigkeit jeglicher Ausbaumaßnahmen, für die gemäß den gesetzlichen Vorgaben das Planrecht begehrt wird, zu beseitigen. Soweit sich Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Vorhabensträgers auf den Zustand der auf dem Flughafengelände verlegten Rohrleitungen stützen, wird auf die Ausführungen zu 6.1.12 verwiesen. Erst recht lässt sich die behauptete Unzuverlässigkeit nicht darauf stützen, dass der Flughafen und sein Betrieb dem Flugplatzbezugscodex 4 D entsprechen und nicht der in der Genehmigung von 1975 genannten ICAO-Klasse B. Mit der 37. Änderung des ICAO-Anhangs 14 wurde nämlich 1983 ein geändertes Flugplatzbezugssystem eingeführt, das die früheren ICAO-Klassen obsolet machte, ohne dass hierdurch eine Pflicht zur Anpassung der bestehenden Flughafengenehmigungen entstand, wie der Bundesminister für Verkehr damals feststellte.

Zu 6.1.17 Verwendbarkeit von Parteigutachten

Die Beanstandung der Verwendung von Gutachten, die durch den Vorhabensträger eingeholt und zum Teil von Mitarbeitern des beauftragten Projektsteuerungsbüros GAC (Schalltechnisches Gutachten) erstellt wurden, ist unberechtigt. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beginnt mit der Einreichung der für die Planfeststellung erforderlichen Unterlagen. Unabhängig von der Frage, welche Unterlagen dies im einzelnen sein müssen, obliegt dem Vorhabensträger, die hierzu gehörenden Gutachten in Auftrag zu geben. Die hiergegen erhobenen Einwendungen haben keine durchgreifenden Bedenken gegen die Verwertbarkeit dieser Untersuchungen ergeben, so dass von der Erstellung zusätzlicher Gutachten im Auftrag der Planfeststellungsbehörde oder jedenfalls durch von dieser zu benennende Büros abgesehen werden konnte. Insbesondere konnten die formalen Bedenken gegen die Stellung des Schallgutachters als Mitarbeiter des Projektsteuerungsbüros GAC und des Flughafens Hamburg Zweifel an der Glaubwürdigkeit des Gutachters, der in der Erörterung unvoreingenommen auch auf aktuelle Probleme des Schutzes gegen Fluglärm einging, nicht begründen. Desgleichen hat die Planfeststellungsbehörde auch bezüglich der anderen Gutachter keinen Anlass anzunehmen, dass diese aus Gefälligkeit geschönte Daten in ihre Arbeiten eingestellt oder die Ergebnisse im Sinne des Vorhabensträgers manipuliert haben könnten.

Ein grundsätzlicher Einwand, der sich nicht nur gegen einzelne Gutachten richtet, ist die grundsätzliche Betrachtung eines „realistischen Szenarios“. Hiergegen wird vorgebracht,

dass der Flughafenunternehmer die Planunterlagen an einer für wahrscheinlich gehaltenen Entwicklung ausgerichtet hat, jedoch keine Beschränkungen auf den hieraus abzuleitenden Betrieb einplant. Hieran wird die Forderung geknüpft, in den jeweiligen Gutachten die maximale Endkapazität des Flughafens Lübeck-Blankensee zu betrachten. Die Vorgehensweise der Gutachter ist jedoch nicht zu beanstanden und begründet deshalb auch nicht den Verdacht von „Gefälligkeitsgutachten“: Die Betrachtung einer höchstmöglichen Verkehrsmenge ist nach der Rechtsprechung nicht erforderlich. Ist bei einer realistischen Verkehrsprognose von einem geringeren als dem genehmigten Nutzungsumfang (Potenzial) auszugehen, so ist die Abwägung und insbesondere der Lärmschutz an diesem Nutzungsmaß auszurichten (vgl. BVerwG, Beschl. v. 07.02.01 – 11 B 61/00). Abweichenden tatsächlichen Entwicklungen ist durch nachträgliche Schutzvorkehrungen Rechnung zu tragen; Korrekturmechanismen greifen umso eher als die tatsächliche Entwicklung von einer methodisch einwandfrei getroffenen Prognose abweicht und je kürzer der Prognosezeitraum gewählt ist. Gerade die Beschränkung dieses Zeitraums bringt die „Unvorhersehbarkeit“ späterer Entwicklungen zum Ausdruck. Schutz kann also gewährt werden, sobald und soweit er sich als nötig erweist.

Zu 6.1.18 Einwendungen zur Flugbetriebstechnik

Die Einwendung, der Ausbau verstoße bezüglich der **Sicherheitsflächen** an den Enden der Start- und Landeflächen gegen § 12 Abs. 1 S. 3 Nr. 2 LuftVG, ist unbegründet. Nach dieser Vorschrift sollen diese nicht länger als 1.000 m (und seitlich der Start- und Landeflächen bis zum Beginn der Anflugsektoren je 350 m breit) sein. Es handelt sich somit nicht um eine Mindestlänge, sondern ein Höchstmaß, das auch künftig eingehalten werden wird. Die bislang gültigen Sicherheitsflächen werden mit der Verlängerung der Start- und Landebahn verkürzt. Die Konkretisierung der Sicherheitsflächen erfolgt in der nachfolgenden Anpassung der Genehmigung gem. § 6 Abs. 4 LuftVG durch die Luftfahrtbehörde. Enteignungen für Sicherheitsflächen werden nicht erforderlich.

Die gesetzlichen Bestimmungen zum **Bauschutzbereich** werden gegenwärtig und künftig nicht verletzt. Auch führt der Bauschutzbereich nicht zu Beeinträchtigungen, die im Rahmen dieses Beschlusses zu berücksichtigen wären. Hierzu wird eingewandt, der Bauschutzbereich schließe die Errichtung von Schulen oder Altersheimen in diesem Bereich aus, die Grönauer Waldschule und ein Altersheim lägen aber nur ca. 850 m bzw. 800 m vom zukünftigen Start- und Landebahnende entfernt.

Der Bauschutzbereich gemäß § 12 LuftVG schränkt zwar die Baufreiheit für die in diesem Bereich gelegenen Grundstücke ein. Dies hat sich auf die bereits errichteten Einrichtungen jedoch ersichtlich nicht ausgewirkt. Die Baubeschränkungen werden nämlich erst wirksam, wenn die Luftfahrtbehörde die nach § 12 Abs. 2, 3 LuftVG erforderliche Zustimmung zu einem Bauvorhaben versagt. Zu berücksichtigen ist, dass der Bauschutzbereich nicht dem Schutz besonders sensibler Einrichtungen dient, sondern die Sicherheit des Flugverkehrs bezweckt und deshalb die Errichtung von Hochbauten einschränkt. Die Annahme, im Bauschutzbereich dürften Schulen und Altenheime nicht errichtet werden, vermengt die Aussagen des § 12 LuftVG mit denen des § 5 Fluglärmschutzgesetz zum *Lärmschutzbereich*. Hiervon werden die genannten Einrichtungen aber nicht berührt (vgl. zu 6.1.6). Im übrigen ändert sich der Bauschutzbereich durch den Flughafenausbau nicht.

Einwendungen, die eine Verletzung der ICAO-Bestimmungen über den **Clearway** zum Gegenstand haben, verkennen, dass diese einen Clearway nicht zwingend vorschreiben („The inclusion of detailed specifications for clearways in this section is not intended to imply that a clearway has to be provided.“ ICAO-Annex 14 Vol. I Nr. 3.5, Fassung 1999). Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus den entsprechenden Nachrichten für Luftfahrer, Teil 1, vom 29.11.01, in denen zwar Angaben dazu finden, wie ein Clearway beschaffen sein soll, wenn es einen gibt, nicht aber, dass es einen geben muss.

Der Hinweis, dass in den Planfeststellungsunterlagen Band 2, Kapitel 3, Plan 3.2.5 in der ausgelegten Fassung, Bestand und Planung hinsichtlich der **Hindernisfreiheit** identisch angegeben sind, ist richtig, begründet aber keinen Fehler der Unterlagen. Für die Verlängerung der Start- und Landebahn nach Osten ist eine Erweiterung der Hindernisfreiheit nicht erforderlich, da die Landeswellen in ihrer bisherigen Lage verbleiben. ICAO Anhang 14 und die Richtlinien des BMVBW über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb gehen von dem Regelfall aus, dass sich die Landeschwelle am Bahnende befindet. Hierfür wäre in der Tat ein hindernisfreier Bereich zu realisieren, der dem Flughafen Lübeck-Blankensee nicht zur Verfügung steht. Dies erfordert die Beibehaltung der heutigen Landeswellen, wie dies unter Ziffer 1 dieses Beschlusses verbindlich festgesetzt wurde.

Die neuen hindernisfreien Flächen für den Rollweg N sind aus dem Plan ersichtlich. Auf diese Hindernisfreiheit kann nicht verzichtet werden; das Erfordernis ergibt sich aus ICAO Anhang 14, Ziffern 3.10.2 und 3.10.3 i.V.m. Tabelle 3-1 Spalte 11. Empfohlen wird darin,

eine Rollbahn mit einem Streifen zu umgeben, der bei einem Flughafen mit Codebuchstaben D eine Breite von 40,5 m zu beiden Seiten der Rollbahnmittellinie haben und von Hindernissen frei sein soll, die rollende Luftfahrzeuge gefährden könnten. Insbesondere aufgrund der Entfernung zum Rollweg, der Steigungen an den Rändern und der engen Verteilung kann hinsichtlich der Kleingewässer – die als Hindernisse im Sinne der genannten Vorschrift einzustufen sind – bezüglich der Gefährdung vom Rollweg abkommender Luftfahrzeuge differenziert werden: Die Kleingewässer 602, 603, 701 und 702 befinden sich in der ersten Hälfte des Streifens, einem Bereich, in dem der Geschwindigkeitsabbau eines vom Rollweg abkommenden Luftfahrzeuges gerade begonnen hat. Zudem sind sie sehr dicht und hintereinander angeordnet, wodurch das Geländeprofil stark wellenartig ist. Die Funktion des Streifens ist hierbei nicht gegeben, da strukturelle Schäden durch abruptes Abbremsen wahrscheinlich sind. Die Vertiefungen 703 und 704 sind dagegen kleiner, mindestens 14,5 m (50 % des Streifens) von der Kante des Rollweges entfernt, haben einen Abstand zueinander von ca. 10 m und sind vom Rollweg aus gesehen nebeneinander angeordnet. Wenn unterstellt wird, dass der Geschwindigkeitsabbau in der zweiten Hälfte des Streifens bereits fortgeschritten ist, kann davon ausgegangen werden, dass die Gefahr struktureller Schäden bei Berollung dieser Vertiefung gering ist. Unter Sicherheitsaspekten hinnehmbar ist deshalb lediglich der **Erhalt der Kleingewässer 703 und 704** als Vermeidungsmaßnahme V 4 (Plan Nr. 2 zum LBP), ihr Verbleib im Streifen wird nach Risikoabwägung als Ausnahme von ICAO Anhang 14 zugelassen. Die Einebnung der Vertiefungen 602, 603, 801 und 702 ist dagegen aus Sicherheitsgründen unerlässlich.

Einwendungen, die die auf den Bestand des Flughafens bezogene **Herstellung der Hindernisfreiheit** zum Gegenstand haben, werden zurückgewiesen; sie sind nicht verfahrensgegenständig.

Weiterhin wird auf Einwanderseite ein Sicherheitsrisiko darin gesehen, dass die **Standardgewichte** für die zu transportierenden Passagiere nicht mehr zeitgemäß seien und deshalb tatsächlich Überladungen eintreten können, die das Risiko eines Flugunfalles erhöhen. Dieser Einwendung ist entgegen zu halten, dass sie sich nicht auf den beantragten Ausbau bezieht und im übrigen die Berechnung von Start- und Landegewichten nicht dem Vorhabens-träger obliegt, sondern in die Verantwortung der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft fällt. Zudem bewirkt der Flughafenausbau insofern eine Erhöhung der Sicherheitssituation, als sich auch die für einen etwaigen Startabbruch zur Verfügung stehende Strecke verlängert.

Dem Flughafenausbau stehen die westlich des Flughafengeländes gelegene Eisenbahnstrecke und die dort künftig verlaufende B 207 neu nicht entgegen. Die erforderliche **Überflughöhe** ist aufgrund des Abstandes dieser Verkehrswege von der Landeschwelle 25 gewährleistet. Die Lage der Landeswellen ändert sich nicht (s. Nr. 1 des verfügenden Teils dieses Beschlusses).

Die Einwendung, mit der dem Bau des Rollwegs N mit der Begründung entgegen getreten wird, die Bezeichnung „N“ lasse eine geänderte **Nutzung des Rollweges C** erkennen, wird als unbegründet zurückgewiesen. Planfestgestellt wird lediglich eine Verlängerung des Rollwegs C, der in Zukunft zusammen mit der Rollwegverlängerung als „Rollweg N“ bezeichnet werden soll. Damit geht keine Nutzungsänderung einher, denn auch der verlängerte Rollweg wird nicht als Start- und Landebahn gewidmet. Für das daneben verlangte Verbot von Flugbewegungen auf dem Rollweg N besteht im Rahmen dieses Beschlusses deshalb auch kein Anlass. Soweit in der Vergangenheit vereinzelt unechte Außenstarts und –landungen auf dem Rollweg durchgeführt wurden, begründet deren geringe Zahl nicht die Besorgnis, der Rollweg werde künftig faktisch wie eine zweite Start- und Landebahn genutzt werden. Damit liegt es im Ermessen der Genehmigungsbehörde, über die Erteilung von Erlaubnissen gemäß § 25 Abs. 1 S. 3 LuftVG zu entscheiden.

Der weiteren Befürchtung, eine künftige **Nutzung der Betonpiste als Rollweg** werde angestrebt, ist zu entgegnen, dass diese Piste künftig wie bisher als Umlaufstraße genutzt werden soll und insbesondere für die Flughafenfeuerwehr vorgehalten wird. Sie ist nicht Bestandteil des Bahnsystems, steht aber aus vorgenannten Gründen gleichwohl nicht zur Entsiegelung an.

Die auf ein **Ablassen von Treibstoff** (fuel dumping) gestützten Einwendungen werden zurückgewiesen, da es sich um keinen planfeststellungsrelevanten Belang handelt. Nach den überzeugenden Ausführungen des Vorhabensträgers handelt es sich hierbei um das Abpumpen von Kerosin unter Hochdruck, das allenfalls über der Nordsee erfolgen dürfe. Derartige Vorgänge seien äußerst selten und könnten dann vorkommen, wenn ein großes Flugzeug mit voller Ladung starte und kurz nach dem Start wieder landen müsse, wobei das für eine Landung noch zu hohe Gewicht zu einem Wegbrechen des Fahrwerks führen könne. Der Vorhabensträger gibt weiter an, die derzeit am Flughafen Lübeck-Blankensee eingesetzten Flugzeugmuster wie auch diejenigen, die dort nach dem Ausbau Verwendung finden kön-

nen, seien hierzu technisch nicht in der Lage, denn nur Langstreckenflugzeuge (bei denen das maximal zulässige Landegewicht kleiner ist als das maximal zulässige Startgewicht) würden die erforderlichen Treibstoffschnellablassventile aufweisen. Die heute wie zukünftig am Flughafen Lübeck-Blankensee startenden und landenden Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge könnten auch vollgetankt unmittelbar nach dem Start wieder landen.

Das kann hier ebenso dahinstehen wie die in der Erörterung vorgetragene Information, es sei bereits 1996 zu einem Ablassen von Treibstoff gekommen (wobei die zitierte Quelle offen lässt, wo dies erfolgte), da zwischen einem solchen fuel dumping und dem Flughafen ausbau kein Kausalzusammenhang besteht. Es ist nichts dafür ersichtlich, dass es im Umfeld des ausgebauten Flughafens Lübeck-Blankensee zu einem Treibstoffablass kommen könnte.

Die Forderung, das Ausbauvorhaben wegen der **Gefährdung durch Vogelschlag** nicht planfestzustellen, wird zurückgewiesen. Das Problem des Vogelschlags besteht an Flughäfen generell und stellt sich auch am Flughafen Lübeck in seinem bisherigen Bestand. Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag sind unabhängig vom Vorhaben durchzuführen. Eine Zunahme der Vogelschlagsgefahr durch den Ausbau ist nicht zu erkennen. Ob und in welchem Maße eine für die Avifauna günstige Entwicklung eintritt, die in verstärktem Umfang Vergrämuungsmaßnahmen nach sich zieht, ist spekulativ und entzieht sich der prognostischen Quantifizierung. Der Vorhabensträger hat das Problem erkannt und etwa bei der Abstimmung des Pflegeregimes mit den Naturschutzbehörden berücksichtigt, wie sich aus der Niederschrift über die Erörterung und aus dem LBP in aktueller Fassung ergibt.

Zu 6.1.19 Einwendungen zur Genehmigungssituation

Bereits zu 6.1.1 wurde ausgeführt, dass dieses Planfeststellungsverfahren nicht auch eine Planfeststellung für den Bestand zu umfassen hat. An dieser Stelle sind deshalb nur Einwendungen zu behandeln, die sich auf die Erteilung von *Genehmigungen* nach § 6 LuftVG beziehen.

So wird eingewandt, dass Genehmigungen für die Rollwege D und R fehlen.

Zum **Rollweg D** ist festzustellen, dass dieser u.a. Gegenstand der Genehmigung vom 21.05.1960 war, in dessen Anlage 2 (Übersichtsplan) der Rollweg eingezeichnet ist. Diese Genehmigung wurde durch die Genehmigung vom 16.09.1970 ersetzt, die ihrerseits durch Genehmigung vom 01.03.1975 ersetzt wurde. Diese Genehmigung ist bestandskräftig.

Für die Verbreiterung des **Rollwegs R** wurde eine luftrechtliche Genehmigung nicht erteilt. Insoweit ist jedoch auf die obigen Ausführungen zu § 71 Abs. 2 LuftVG Bezug zu nehmen. Dessen Fiktionswirkung umfasst die nach den §§ 6 – 10 LuftVG erforderlichen Zulassungs-

entscheidungen, so dass auch der vor dem 01.03.1999 zum Stopway verbreiterte Rollweg R als genehmigt gilt. Die in diesem Planfeststellungsbeschluss ausgesprochene Widmung als Start- und Landebahn wird in der Anpassung der Genehmigung nach § 6 Abs. 4 LuftVG nachvollzogen werden. Somit ist wie schon für die Planfeststellungsbedürftigkeit festzustellen, dass der 01.03.1999 den maßgebenden status quo markiert, an den weitere Zulassungsentscheidungen anzuknüpfen haben. Es kann deshalb auch dahinstehen, ob Maßnahmen, die vor Inkrafttreten der UVP-Richtlinie durchgeführt wurden, nunmehr UVP-pflichtig sind, denn sie gelten als genehmigt und stehen hier nicht zur – erneuten und ausdrücklichen – Genehmigung an.

Im übrigen wird darauf hingewiesen, dass es nach aktuellem Luftrecht nicht mehr erforderlich ist, das Genehmigungsverfahren vor dem Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Dass die Genehmigungen nicht auch einschließlich ihrer Anlagen in Band 10 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt wurden und weiterhin die Genehmigung von 1970 ausschließlich der Punkte D und E wiedergegeben wurde, ist insofern unschädlich, als diese Unterlagen lediglich der allgemeinen Information über den Ist-Zustand dienen und für ein hinreichendes Verständnis der aktuell verfolgten Planung ausreichend waren. Die Punkte D und E der Genehmigung von 1970 enthielten insbesondere einen Hinweis auf die Ordnungswidrigkeit von Zuwiderhandlungen sowie die Kostenentscheidung. Fragen nach der Rechtsgrundlage früherer Genehmigungen oder deren Form und Inhalt (verfügender Teil ohne Begründungen) können angesichts der oben dargestellten Rechtslage dahinstehen.

Zu 6.1.20 Vereinbarkeit mit Zielen der Raumordnung und Landesplanung

Wie bereits zu 6.1.1 ausgeführt, stellt sich der Verzicht auf ein vorgeschaltetes Raumordnungsverfahren nicht als Verfahrensfehler für die Planfeststellung dar. Das Vorhaben ist darüber hinaus auch inhaltlich mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar.

Der Landesraumordnungsplan (1998) stellt die besondere Bedeutung des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel für die überregionale Anbindung Schleswig-Holsteins heraus und fordert im Interesse der Funktionsfähigkeit des Hamburger Flughafens eine Überprüfung, ob z.B. der Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee Verkehre der allgemeinen Luftfahrt aufnehmen kann. Hierzu steht der Ausbau des Flughafens Lübeck-Blankensee nicht im Widerspruch, denn er stellt die Bedeutung des Flughafens Hamburg nicht in Frage und beeinträchtigt dessen Funktionsfähigkeit nicht. Vielmehr wird der Flughafen Lübeck-Blankensee nach dem

Ausbau eher in der Lage sein, auch eine Entlastungsfunktion für Hamburg wahrzunehmen, so dass auch eine Konformität des Vorhabens mit den Leitlinien für ein norddeutsches Luftverkehrskonzept (1995) festzustellen ist.

Der Regionalplan für den Planungsraum I (Fortschreibung 1998) stellt neben der Funktion des Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel als zentraler Flughafen der Gesamtregion auf die Verteilung der Verkehrslandeplätze ab, die dem Bedürfnis der allgemeinen Luftfahrt hinreichend Rechnung trägt. Weiterhin wird auf die Funktion des Flughafens Blankensee für die östlichen Randbereiche des Planungsraumes sowie auf dessen positive Entwicklung in der Zeit nach 1996 hingewiesen. Das Ziel, die Funktionsfähigkeit des Hamburger Flughafens nachhaltig zu sichern und diesen in seiner Leistungsfähigkeit zu stärken, soll durch die unter Ziffer 6.2.4, Abs. 3, Buchstabe b beschriebenen Maßnahmen, namentlich durch eine verbesserte Anbindung an die A 7, erreicht werden. Ein Wille zur Begrenzung der Entwicklung am Flughafen Lübeck-Blankensee, die im Regionalplan I als „positiv“ bewertet wird, kann hieraus nicht abgelesen werden.

Vielmehr belegt das Entwicklungskonzept Region Lübeck (ERL), wie es im Mai 2003 vom Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein – Abteilung Landesplanung – in der Broschüre „Die Landesplanung informiert: Ein Land plant und gestaltet seine Zukunft“ publiziert wurde, die positive Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielen der Landesplanung. Danach wird mit dem ERL der Rahmen für eine abgestimmte räumliche Entwicklung der Region vorgegeben; die Umsetzung und Weiterentwicklung sollen über regionale Leitprojekte erfolgen. Als ein solches Leitprojekt wird die Vertiefung der regionalen Verkehrsentwicklungsplanung u.a. durch den Ausbau des Regionalflughafens Lübeck-Blankensee genannt. Dies steht in einer Linie mit dem Regionalplan für den Planungsraum II – Kreisfreie Stadt Lübeck, Kreis Ostholstein –, in dem es bereits 1976 unter Nr. 7.5.6 hieß, der Regionalflughafen Lübeck sollte bedarfsgerecht ausgebaut werden. Konsequenterweise hat die im Rahmen des Anhörungsverfahrens beteiligte Landesplanungsbehörde Bedenken gegen das Ausbauvorhaben nicht erhoben, sondern in ihrer Stellungnahme vom 11.06.02 auf den Entwurf der Neuaufstellung des Regionalplans II hingewiesen, in dem die Sicherung des Flughafens durch eine funktionale und räumliche Erweiterung als Grundsatz der Raumordnung dargestellt werde. Zwischenzeitlich erfolgte die Bekanntmachung des Regionalplans 2004 für den Planungsraum II Schleswig-Holstein Ost (Amtsblatt vom 22.11.04, S. 905). Darin heißt es unter Nr. G 7.2.6 (S. 976): „Der Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee soll durch eine funktionale und räumliche Erweiterung gesichert werden. Das Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Start- und Landebahn sowie des Taxi-ways wurde inzwi-

schen eingeleitet. [...] Durch den Ausbau soll der Verkehrsflughafen in die Lage versetzt werden, die ihm in den ‚Leitlinien für eine norddeutsche Luftverkehrspolitik‘ zugeschriebene Entlastungsfunktion für Hamburg-Fuhlsbüttel zu erfüllen.“

Aus dem Vorgenannten ergibt sich, dass der Standort des Regionalflughafens Lübeck-Blankensee als solches nicht in Frage gestellt wird. Die (i.ü. zu 6.1.3 behandelte) Forderung nach Schließung des Flughafens Lübeck-Blankensee und Wiederaufnahme der Planungen für einen Großflughafen Kaltenkirchen hat die Landesplanungsbehörde nicht erhoben.

Zu 6.1.21 Vereinbarkeit mit Vogelschutzrichtlinie

Es wurde die Besorgnis vorgetragen, das Vorhaben könne nachteilige Auswirkungen auf das benachbarte Europäische Vogelschutzgebiet „Wulfsdorfer Heide“ haben. Das planfestgestellte Vorhaben verstößt jedoch nicht gegen § 20 e LNatSchG bzw. die Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 02. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG, im Nachfolgenden: VRL). Die Auswirkungen sind nicht erheblich im Sinne der genannten Vorschrift und des Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie: Die Flächen, auf denen die Startbahnverlängerung sowie die Rollweganbindung realisiert werden sollen, gehören nicht zu einem Europäischen Vogelschutzgebiet. Es handelt sich auch nicht um Flächen, die als faktisches Vogelschutzgebiet anzusehen sind. Schließlich hat das Vorhaben auch keine erheblichen Auswirkungen auf das benachbarte Europäische Vogelschutzgebiet.

Die Notwendigkeit einer Verträglichkeitsprüfung ergibt sich aus der Meldung des Gebiets „Wulfsdorfer Heide“ durch das Land Schleswig-Holstein als Schutzgebiet gemäß Vogelschutzrichtlinie zur Aufnahme in das europäische Schutzgebietsnetz NATURA 2000. Der Vorhabensträger gab hierzu ein Gutachten in Auftrag, mit dem die Verträglichkeit des Vorhabens im Bereich des Besonderen Schutzgebiets (EU-Vogelschutzgebiet) „Wulfsdorfer Heide“ nach §20e Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) untersucht werden sollte. Die Prüfung erfolgte entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und des LNatSchG in Anlehnung an das „Gutachten zum Leitfaden für Bundesfernstraßen zum Ablauf der Verträglichkeits- und Ausnahmeprüfung nach §§ 34, 35 BNatSchG“ - Stand Mai 2003 - sowie dem Entwurf des „Leitfadens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau“ (Stand 2004). Der Leitfaden beinhaltet konkrete Handlungsanweisungen zu Form und Inhalt der Unterlagen u.a. für die Verträglichkeitsprüfung. Das Regelwerk richtet sich in erster Linie an die für die Erstellung der Unterlagen zu-

ständige Straßenbauverwaltung bzw. deren Fachgutachter und gilt für Bundesfernstraßen. Der Leitfaden spiegelt den Stand der Wissenschaft hinsichtlich der fachlichen Abarbeitung von Verträglichkeitsprüfungen wieder, er beinhaltet viele Arbeitshilfen und Empfehlungen und ist auch auf andere Vorhaben übertragbar und anwendbar.

Verschiedene Träger öffentlicher Belange sowie anerkannte Naturschutzverbände vertreten die Auffassung, es handele sich bei der Wulfsdorfer Heide um ein faktisches Vogelschutzgebiet. Diese Auffassung teilt die Planfeststellungsbehörde nicht, es handelt sich um ein Europäisches Vogelschutzgebiet im Sinne der Vogelschutzrichtlinie und der hierzu ergangenen Rechtsprechung des EuGH wie auch des BVerwG.

Die Auffassung des MUNL beruht auf dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 01.04.04 (Az. 4 C 2/03). Danach handelt es sich bei den „Wäldern zwischen Wittlich und Cochem“ nicht um ein Europäisches Vogelschutzgebiet, da die endgültige rechtsverbindliche und außenwirksame Erklärung zum besonderen Schutzgebiet fehlt und die einstweilige naturschutzrechtliche Sicherstellung eines Gebiets den Regimewechsel noch nicht auslöst. Das MUNL hält die Entscheidung für einschlägig, da auch für die Wulfsdorfer Heide die endgültige Unterschutzstellung als Naturschutzgebiet noch aussteht. Es verkennt dabei jedoch, dass sich die zu vergleichenden Fälle grundlegend von einander unterscheiden.

Der Entscheidung zum Hochmoselübergang im Zuge der B 50 lag der Sachverhalt zugrunde, dass tatsächlich nur eine einstweilige Sicherstellung erfolgt war. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung hatte noch nicht einmal auf Kabinettsebene eine Auswahl des Gebietes als Vogelschutzgebiet stattgefunden. Dies geschah erst im erstinstanzlichen Verfahren, wie auch die Sicherstellung zum einstweiligen Schutz des Gebiets erst zwei Jahre nach Erlass des Beschlusses erfolgte. Weitere Schritte des Landes zur endgültigen rechtswirksamen Ausweisung des Gebietes mit Außenwirkung erfolgten ausweislich der Entscheidung des BVerwG bis zum Zeitpunkt der Entscheidung nicht.

Dem steht hier ein Sachverhalt gegenüber, in dem nicht nur eine Gebietsauswahl durch die Landesregierung erfolgte, sondern auch bereits eine Meldung des Gebiets vorliegt. Diese wurde im Bundesanzeiger bekannt gemacht. Weiterhin hat das MUNL auf der Grundlage aktueller Daten zum Schutzgebiet im Dezember 2005 zur endgültigen Unterschutzstellung als Naturschutzgebiet das Verfahren nach § 53 LNatSchG eingeleitet. Diese Verfahrensschritte sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend, um eine Qualifizierung der „Wulfsdorfer Heide“ als Europäisches Vogelschutzgebiet anzunehmen. Die Planfeststellungsbehörde stützt sich dabei auch auf das der Entscheidung des BVerwG vorausge-

gangene Urteil des OVG Rheinland-Pfalz vom 09.01.03 (Az. 1 C 10187/01). Danach lässt die Bekanntmachung des Europäischen Vogelschutzgebiets im Bundesanzeiger die Wirkungen der Erklärung zum Schutzgebiet eintreten. Eine solche Bekanntgabe ist im hier zu beurteilenden Fall erfolgt. Entgegen der Auffassung des MUNL spricht das Urteil des BVerwG nicht dagegen, hieran den Schutzregimewechsel zu knüpfen. Das BVerwG lässt ausdrücklich offen, welche rechtliche Bedeutung eine Bekanntgabe im Bundesanzeiger für den Schutzregimewechsel hat; diese Frage war nicht zu klären, da im Falle des Hochmoselübergangs eine solche Bekanntgabe nicht erfolgt war. Die Entscheidung besagt deshalb auch nicht, dass diese Bekanntgabe nicht ausreicht. Vielmehr ist festzustellen, dass mit einer solchen Bekanntgabe im Bundesanzeiger eine endgültige, verbindliche Gebietsausweisung erfolgt, die auch Außenwirkung entfaltet und zumindest die fachlich interessierte Öffentlichkeit erreicht. Über eine verwaltungsinterne Gebietsmeldung oder eine nur unverbindliche Willensbekundung hinsichtlich einer künftigen Ausweisung geht die Bekanntgabe im Bundesanzeiger deshalb deutlich hinaus. Nach dem Wortlaut des § 10 Abs. 6 Nr. 1 BNatSchG gibt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit die Europäischen Vogelschutzgebiete im Bundesanzeiger bekannt. Es handelt sich also mit diesem Schritt um ein solches Gebiet und nicht lediglich um ein zur Ausweisung vorgesehenes Gebiet. Ausweislich des § 11 BNatSchG handelt es sich auch gerade bei § 10 Abs. 6 nicht um eine Rahmenvorschrift für die Landesgesetzgebung, sondern um bundeseinheitliches Recht, das deshalb ohne weiteres auch in Schleswig-Holstein gilt.

Die „Wulfsdorfer Heide“ ist demnach als Europäisches Vogelschutzgebiet anzusehen, was mit der Annahme des Wechsels hin zum Schutzregime der FFH-Richtlinie einhergeht. Ungeachtet der rechtlichen Einordnung ist aber jedenfalls ausgeschlossen, dass dem Beschluss ein naturschutzfachliches Ermittlungs- und Bewertungsdefizit zugrunde liegt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich nämlich mit der Frage des Schutzregimes auch unter dem Aspekt des faktischen Vogelschutzgebietes, d.h. dem Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 S. 1 VRL, auseinandergesetzt und insbesondere die aktuelle ornithologische Bewertung des Gebiets durch die oberste Naturschutzbehörde des Landes Schleswig-Holstein, wie sie in dem Entwurf zur endgültigen Naturschutzgebietsausweisung zum Ausdruck kommt, berücksichtigt. Auch unter diesem Ansatz steht europäisches Umweltrecht der Planfeststellung für dieses Vorhaben nicht entgegen.

Der Kranich ist laut Standarddatenbogen kein Erhaltungsziel des gemeldeten Vogelschutzgebietes. Zwar ist dieser SDB überarbeitungsbedürftig, wie sich aus der Auflistung in der

NSG-LVO ersehen lässt. Aber auch nach diesem Verordnungsentwurf ist der Kranich kein Erhaltungsziel. Auch fachlich ist eine Ausweisung für den Kranich nicht geboten, da das Gebiet nicht den typischen Lebensraumanforderungen dieser Art genügt und das Gebiet auch kein entsprechendes Entwicklungspotenzial hat; es zählt nicht zu den geeignetsten Gebieten in Schleswig-Holstein.

Das Gebiet wurde im Bundesanzeiger als Europäisches Vogelschutzgebiet gemäß § 10 Abs. 6 des Bundesnaturschutzgesetzes veröffentlicht. Der Vorhabensträger hat sich durch die zuständige Behörde über den genauen Verlauf der Gebietsgrenzen im Maßstab 1:5.000 informieren lassen und diese der Verträglichkeitsprüfung zugrundegelegt.

Der Streifen zwischen der Start- und Landebahn und dem nördlichen Flughafenzaun ist nicht Bestandteil des Europäischen Vogelschutzgebietes. Es handelt sich nach der in der Erörterung am 15.04.03 (S. 21 des TöB-Protokolls) vom Umweltministerium des Landes Schleswig-Holstein geäußerten Auffassung auch nicht um ein faktisches Vogelschutzgebiet. Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Auffassung zu eigen. Die Gegenmeinung vermag vor dem Hintergrund der Rechtsprechung zur Identifizierung von – faktischen - Vogelschutzgebieten nicht zu überzeugen.

Aufgrund der weiten Verbreitung des **Neuntöters** in Schleswig-Holstein (geschätzte Population über 1.800 Brutpaare) und aufgrund der weitaus größeren Vorkommen der Art in anderen Vogelschutzgebieten des Landes besteht keine Verpflichtung, die aktuellen Vorkommen im nicht gemeldeten Streifen in das Schutzgebiet zu integrieren.

Der Bereich des Schutzstreifens für die Hindernisfreiheit, in dem der geplante Rollweg C liegt, ist von den halboffenen, dornengebüschreichen und damit für die **Sperbergrasmücke** besonders geeigneten Flächen innerhalb des Schutzgebiets durch einen weitgehend geschlossenen, überwiegend hoch aufgewachsenen Gehölzgürtel getrennt. Solche Gehölzbestände gehören nicht zu den für Sperbergrasmücken geeigneten Lebensräumen. Eine Nutzung der Flächen außerhalb des Schutzgebiets durch die Sperbergrasmücken des Schutzgebiets ist unwahrscheinlich.

Das Potenzial für Sperbergrasmücken wird im Gutachten zutreffend dargestellt. Die vertieften Untersuchungen im Jahre 2004 haben ergeben, dass das in der Studie von 2003

angenommene Potenzial für Sperbergrasmücken tatsächlich nicht besteht. Ein eventuell früher vorhandenes Potenzial (insbesondere im östlichen Bereich) ist durch die Maßnahmen zur Hindernisfreiheit nicht mehr vorhanden und kann, wegen der regelmäßig wiederkehrenden Maßnahmen, nicht wieder entstehen. Inselartige Dorngebüsche in einer Größe, wie sie die Sperbergrasmücke benötigt, können im hindernisfreien Bereich aus Gründen der Flugsicherheit nicht neu entstehen.

Die Gebüsche im Zentrum des Nordteiles des Untersuchungsgebietes (sog. „Lehmlinse“) sind nicht für die Sperbergrasmücke interessant, weil dort durch das Seggenmoor und die insgesamt feuchtere Situation durch den staunassen Boden ein ungünstigeres Kleinklima herrscht als in den übrigen Bereichen der Wulfsdorfer Heide. Gerade in Schleswig-Holstein am überwiegend klimatisch bedingten Westrand des Verbreitungsgebietes ist dies ein entscheidendes Kriterium für das Vorkommen dieser Art. Sie besiedelt daher hier nur wärmebegünstigte Stellen mit magerem Offenland. Das trifft auf die sog. „Lehmlinse“ nicht zu.

Da dieser Streifen nicht in das Schutzgebiet integriert ist, greift kein potenzielles Wiederherstellungsgebot des günstigen Erhaltungszustands dieser Zielart der „Wulfsdorfer Heide“, welches ggf. bei der Ermittlung der Erheblichkeit zu berücksichtigen wäre.

Soweit gegen die vorgelegte Studie eingewandt wurde, die **Herstellung der Hindernisfreiheit** für den bisherigen Bestand des Flughafens Lübeck sei nicht hinsichtlich ihrer kumulierenden Wirkungen berücksichtigt worden, ist dies im Ergebnis zurückzuweisen. Diese Hindernisfreiheit wurde als eine Vorbelastung im Sinne eines „historischen Referenzzustandes“ durch den Gutachter berücksichtigt. Einer genauen Ermittlung der Auswirkungen dieser flugsicherheitsbedingten Maßnahme bedarf es nicht, da vorhabensbedingt keine kumulierenden Wirkungen auf das Vogelschutzgebiet hinzutreten.

Etwas anderes mag für den Heidelerchenbrutplatz im Nordosten des Flughafengeländes gelten, worauf baubedingt reversible Störungen prognostiziert wurden. Insoweit kann jedoch die Hindernisfreiheit keine stärkere Beeinträchtigung mit sich bringen, da die Schaffung offener Landschaften gerade den Lebensraumsprüchen dieser Art entspricht und diese somit nicht zusätzlich beeinträchtigt.

Dieses gilt ebenso für Rotmilan und Wespenbussard. Ebenfalls werden für Sperbergrasmücke und Neuntöter baubedingte reversible Störungen nicht auszuschließen sein. Es treten jedoch keine kumulativen Wirkungen durch die Herstellung der Hindernisfreiheit auf diese Arten im Vogelschutzgebiet ein.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass der Bereich südlich des Nordteils des Schutzgebiets kein zwingender Bestandteil dieses Gebiets ist, wie sich aus den Ausführungen des von der Planfeststellungsbehörde befragten Kieler Instituts für Landschaftsökologie ergibt, so dass auch deshalb die Hindernisfreiheit für den Bestand nicht kumulierend zu betrachten ist.

Die auf das Europäische Vogelschutzgebiet bezogene Verträglichkeitsuntersuchung entspricht den methodisch-fachlichen Anforderungen an die FFH-Verträglichkeitsprüfung, da sie u.a. die an die EU-Kommission weitergeleiteten Standarddatenbogen verwendet, die Begriffsdefinitionen des Art. 1 Buchst. i) FFH-RL in entsprechender Weise bezüglich des „günstigen Erhaltungszustandes“ auf die zu schützenden Vogelarten des Anhangs I überträgt sowie die Beschreibung der funktionalen Beziehungen zu anderen Natura 2000-Gebieten enthält. Die verwendete Methode zur Bewertung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen ist nachvollziehbar dargestellt worden.

Die für jedes Schutzgebiet im jeweiligen Standard-Datenbogen benannten Erhaltungsziele sowie die zu den Gebieten zusammengestellten Gebietsbeschreibungen bilden die maßgebende Grundlage für die zu berücksichtigenden Erhaltungsziele in der FFH-Verträglichkeitsprüfung. Nach § 10 Abs. 1 Pkt. 9 BNatSchG gelten als Erhaltungsziele eines Schutzgebiets die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der Arten und Lebensräume des Anhangs I und Zugvögel nach Art. 4 Abs. 2 der VSchRL, für deren Schutz das Schutzgebiet ausgewiesen wurde. Arten der Roten Liste, die nicht gleichzeitig Anhang I Arten sind, werden demnach hier nicht betrachtet. Die vorliegenden Daten und Informationen sind auf Aktualität, Vollständigkeit und Plausibilität mit der zuständigen Behörde abgestimmt worden.

Nach Art. 4 Abs. 2 VSchRL sind Vogelschutzgebiete auszuweisen, um die Lebensstätten von Zugvögeln zu schützen, die nicht im Anhang I der VSchRL aufgeführt sind. Solche Vogelvorkommen in bedeutenden Größenordnungen sind in der „Grönauer Heide“ zur Zeit nicht bekannt.

Die Verträglichkeitsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass sich durch den Ausbau des Flughafens Blankensee in Lübeck auch unter Einbeziehung von anderen Plänen und Projek-

ten keine erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes ergeben.

Die möglichen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben sind nachvollziehbar nach bau-, anlage- und betriebsbedingten **Wirkfaktoren** differenziert dargelegt worden. Unter anderem ist beschrieben worden, dass Grundwasserabsenkungen, Schadstoffeinträge und Zerschneidungen nicht in Bezug auf die zu erhaltenden Lebensraumtypen und deren Vogelarten zu erwarten sind. Im Bereich des Rollweges C sind für die Durchführung eines Bodenaustauschs temporäre Grundwasserabsenkungen über eine Wasserhaltung vorgesehen. Absenkungen werden nur in eng begrenzten Raum erfolgen. Eine Beeinträchtigung des einstweilig sichergestellten Naturschutzgebietes durch Grundwasserabsenkungen ist nach der ergänzenden Aussage der Ingenieurgesellschaft Dr. Reinsch, die von der Planfeststellungsbehörde angefordert wurde, auszuschließen.

Die Berechnungen des Lärmgutachtens (GAC 2002) zeigen, dass das direkte Umfeld des Flughafens Lübeck heute und in Zukunft etwa gleich mit Lärm belastet sein wird. Zwischen der Ausbauvariante und der Nullvariante gibt es nur geringe Unterschiede. Im Vergleich des Basisjahres 2000 mit dem Prognosejahr 2010 (mit oder ohne Ausbau) ist mit fast gleich bleibenden gemittelten Tagespegeln und mit abnehmenden Maximalpegeln zu rechnen. Es ergibt sich damit keine wesentliche Änderung. Die Situation in der Umgebung des Flughafens Lübeck wird sich zukünftig vorhabensbedingt geringfügig positiv (d.h. im Sinne einer Lärminderung) verändern. Für Groß Grönau – und damit einen großen Teil des Schutzgebietes – tritt eine geringfügige Verringerung des Bodenlärms auf, da das aufwendige back-track Verfahren und Drehen auf dem Kopf der Startbahn als Immissionsanteil wegfällt, und damit die Nutzung des Rollweges „C“ immissionsreduzierend wirkt. Dieses ergibt sich unter anderem aus den durchschnittlichen Rollzeiten mit und ohne Drehen des Flugzeuges am Kopf der Startbahn. Nachteilige Auswirkungen auf die Arten und Lebensraumtypen durch Lärm sind daher nicht zu erwarten.

Die (nicht vorhabensbedingte) etwas stärkere Nutzung der Start- und Landebahn von 30.706 Flugbewegungen im Jahr 2000 auf 33.154 (ohne Segelflugzeuge) im Jahr 2010 führt nicht zu stärkeren Störungen der Schutzziele des Vogelschutzgebietes. Die Störwirkung von großen Verkehrsflugzeugen auf Vögel in der direkten Umgebung ist vergleichsweise gering (KEMPF & HÜPPOP 1998). Vögel, die sich durch Flugzeuge vertreiben lassen, können schon heute nicht mehr im Umfeld des Flughafens vorkommen. Sie werden, plakativ gesprochen,

vom „ersten Flugzeug des Tages“ vertrieben. Eine weitere Steigerung des Flugbetriebes verscheucht dann keine weiteren Vögel mehr.

Gemäß § 20 d LNatSchG sind in einem Europäischen Vogelschutzgebiet vorbehaltlich besonderer Schutzvorschriften alle Vorhaben, Maßnahmen, Veränderungen oder Störungen, die zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen können, unzulässig. Der Untersuchungsraum umfasst zumindest das gesamte betroffene Schutzgebiet und darüber hinaus die Strukturen, Funktionen und funktionalen Beziehungen außerhalb des Schutzgebietes, die für die Erhaltung bzw. die Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustands der Erhaltungsziele des Schutzgebietes von Relevanz sind. Bezüglich des Wachtelkönigs wurden in den letzten Jahren einzelne Rufer innerhalb und außerhalb des Untersuchungsraumes festgestellt. Das Vorhandensein von Rufern ist kein sicherer Hinweis auf Brutvorkommen. Innerhalb des Vogelschutzgebietes sind die feuchteren Grünlandflächen im südöstlichen Bereich potentiell geeignet diese als Lebensraum des Wachtelkönigs zu entwickeln. Für die Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes des potentiellen Lebensraumes für den Wachtelkönig innerhalb des Schutzgebietes, sind maßgebliche Bestandteile außerhalb des Schutzgebietes nicht erforderlich. Daher ist die vorliegende Abgrenzung des Untersuchungsraumes nicht zu beanstanden.

Aufgrund der Bedenken des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft zu der Aussage von LUTZ (2004) zur Erheblichkeit des Vorhabens in Bezug auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Wulfsdorfer Heide und Blankenseeniederung“ sowie des Vogelschutzgebietes „Wulfsdorfer Heide“ hat die Planfeststellungsbehörde ein Zusatzgutachten zur Klärung dieser Fragestellungen durch das Büro KifL beauftragt.

Das Büro KifL kommt hinsichtlich der Beeinträchtigung auf die Sperbergrasmücke zu folgendem Ergebnis:

„Das Schutzgebiet „Wulfsdorfer Heide“ gehört nach vorliegenden Unterlagen zu den fünf geeignetsten Gebieten für die Sperbergrasmücke in Schleswig-Holstein. Ein aktuelles Vorkommen der Sperbergrasmücke kann durch Störungen während der Bauzeit beeinträchtigt werden, doch wird von LUTZ eine Verdrängung dieses Brutpaares ausgeschlossen. Angesichts der relativ kleinen Reviere dieser Art von ca. 0,4 bis 1,5 ha ist es nicht unwahrscheinlich, dass sie, wie von LUTZ angenommen, im Westen des Gebiets auf benachbarte, nicht besetzte Bereiche ausweichen kann. Eine Überprüfung der Vegetationsstruktur dieses Bereichs am 13.12.2004 ergab, dass das westlich bis nordwestlich des bekannten Brutplatzes

gelegene Teilgebiet aufgrund der aktuellen Strukturausstattung sich sehr gut als Nahrungsgebiet und Brutrevier für die Sperbergrasmücke eignet, so dass ein Ausweichen möglich und wahrscheinlich ist und somit – wie von LUTZ angenommen - die bauzeitbedingten Störungen nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung dieser Art führen werden.

Die Anlage des Rollweges wird nach Prognose von LUTZ zu einem kleinräumigen Verlust eines Teils des Nahrungsraums eines Brutpaares im Westen des Gebiets führen, der er jedoch nicht quantifiziert. Dem Augenschein nach handelt es sich dabei tatsächlich um einen unwesentlichen, randlich gelegenen Teil eines größeren Nahrungsraums, der nicht zu einer Aufgabe des Brutplatzes innerhalb des Schutzgebiets und damit zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen wird. Insofern wird der Einschätzung von LUTZ gefolgt.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Auffassung zu eigen.

Für die **Heidelerche** prognostiziert LUTZ baubedingte Störungen eines Brutreviers sowie Teilverluste von Nahrungsräumen außerhalb und kleinflächig innerhalb des Schutzgebiets. Der Bewertung dieser Beeinträchtigungen kann gefolgt werden. Es ist nicht auszuschließen, dass die Heidelerche zumindest Teile des Flugfeldes nutzt, da die magere Vegetation ihren Ansprüchen entgegenkommt. Somit ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass nach Abschluss der Baumaßnahmen die vertriebenen Heidelerchen ihre Reviere wieder besiedeln werden. Die geringfügigen Verluste von Nahrungsflächen durch direkte Überbauung werden angesichts der Gesamtausdehnung potenzieller Nahrungsflächen für die Heidelerche im Schutzgebiet allenfalls zu geringen und damit nicht erheblichen Beeinträchtigungen führen.

Der Gutachter Lutz hat in seiner Studie die Möglichkeit der Ansiedlung eines weiteren Brutpaares der Heidelerche nach Beendigung der Baumaßnahme in Aussicht gestellt. Diese Annahme ist nicht Gegenstand der Verträglichkeitsuntersuchung.

Die Darstellung der Potentialabschätzung für die Heidelerche wurde überarbeitet und ist als Deckblatt in den Unterlagen eingefügt worden. Das betreffende Revier ist in der Verträglichkeitsprüfung berücksichtigt worden.

Durch das Vorhaben gehen zwei Brutreviere des **Neuntötters** außerhalb des Vogelschutzgebietes verloren.

Aufgrund der Landschaftsstruktur (fast durchgehender geschlossener Gehölzgürtel ohne besondere Eignung für Neuntöter entlang des Streifens für die Hindernisfreiheit) ist davon auszugehen, dass die Reviere von zumindest zwei der in dem Streifen nachgewiesenen

Brutvorkommen des Neuntötters vollständig außerhalb des Schutzgebiets liegen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Flugfeld aufgrund der ausgedehnten, blütenreichen Magerrasen dem Neuntöter als Nahrungsraum dienen werden. Somit kann der Einschätzung von LUTZ gefolgt werden, dass der anlagebedingte Verlust von Brutrevieren außerhalb des Schutzgebiets keine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Schutzgebiets darstellt. Bauzeitliche Beeinträchtigungen können als vollständig reversibel eingestuft werden: Die Wahrscheinlichkeit einer Wiederbesiedung nach Abschluss der Baumaßnahmen ist hoch.

Die Begründungen für die Nicht-Erheblichkeit, die LUTZ in seiner Verträglichkeitsstudie zum Vogelschutzgebiet „Wulfsdorfer Heide“ in Kap. 3.3.4, S. 72, anführt, sind nicht haltbar: Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung hat sich auf ein Schutzgebiet innerhalb des Netzes Natura 2000 zu beziehen. Die Nicht-Erheblichkeit eines Eingriffs kann nicht mit der Verbreitung oder dem günstigen Erhaltungszustand der betroffenen Art in Deutschland (Neuntöter) oder Europa (Kranich und Sperbergrasmücke) begründet werden. Die Begründungen werden daher gestrichen (siehe Blau eintragung). Am Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung wird sich trotz des Wegfalls der Begründungen nichts ändern.

Der **Ziegenmelker** wird im Standard-Datenbogen als vorkommend aufgeführt, was jedoch seit einigen Jahren nicht mehr zutrifft. Sein erneutes Vorkommen ist als Entwicklungsziel anzunehmen. Dies zeigt, dass nicht die aktuellen Bestandsgrößen (2001) im Standard-Datenbogen zu erhalten sind, sondern die Bestandsgrößen, die in diesem Gebiet bei guter Ausprägung vorkommen können.

Selbst wenn dem Hinweis zur nicht nachvollziehbaren Darlegung der Unterschiede der Beeinträchtigungen der Südtrasse und der Nordtrasse für Wespenbussard und Rotmilan gefolgt wird, ist dieser Belang nicht von einem solchen Gewicht, dass dies zu einer Änderung der Planung führen müsste.

Die Verschlechterungen durch natürliche Sukzession sind kein Plan und kein Projekt sondern eine Maßnahme, die mit der Verwaltung des Gebietes im Zusammenhang steht.

Die Schwelle zu der Erheblichkeit ist nicht standardisierbar. Ihr Erreichen ist stets abhängig von der im Einzelfall vorliegenden Art, Dauer, Reichweite und Intensität einer Wirkung in

Überlagerung mit den spezifischen Empfindlichkeiten der gebietsbezogen festgelegten Erhaltungsziele und der für sie maßgeblichen Strukturen und Funktionen.

Da nach aktuellem Wissenstand derzeit selbst für vergleichsweise leicht qualifizierbare und gut untersuchte Belastungsquellen kaum einsetzbare Grenzwerte für einzelne Arten und Lebensräume vorliegen, ist die Bewertung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen auf dem verbal-argumentativen Weg auf der Grundlage eines fachlich begründeten Urteils vorzunehmen. Dies ist hier geschehen; die Verträglichkeitsuntersuchung entspricht den methodisch-fachlichen Anforderungen an die FFH-Verträglichkeitsprüfung, s.o. Dem Ergebnis dieser überarbeiteten Studie, derzufolge erhebliche Auswirkungen nicht zu besorgen sind, schließt sich die Planfeststellungsbehörde an.

Weiterhin werden auch andere Europäische Vogelschutzgebiete nicht beeinträchtigt.

Zu 6.1.22 Vereinbarkeit mit FFH-Richtlinie

Das planfestgestellte Vorhaben verstößt nicht gegen § 20 e LNatSchG bzw. die Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (92/43/EWG, im Nachfolgenden FFH-RL). Die Auswirkungen sind auf der Grundlage der vorliegenden, im Planfeststellungsverfahren überarbeiteten Verträglichkeitsprüfung als nicht erheblich im Sinne der genannten Vorschrift und des Art. 6 der Richtlinie anzusehen: Die Flächen, auf denen die Startbahnverlängerung sowie die Rollweganbindung realisiert werden sollen, gehören nicht zu einem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung. Es handelt sich auch nicht um Flächen, die als potenzielles FFH-Gebiet anzusehen sind. Schließlich hat das Vorhaben auch keine erheblichen Auswirkungen auf das benachbarte Gebiet „Wulfsdorfer Heide und Blankenseeniederung“, das durch das Land Schleswig-Holstein gegenüber dem Bundesminister für Umwelt, Natur und Reaktorsicherheit zur Meldung gemäß Art. 3, 4 FFH-RL zum Zwecke der Aufnahme in das europäische Schutzgebietsnetz NATURA 2000 am 19.07.04 vorgeschlagen wurde. Von dort wurde es am 3.9.04 an die EU-Kommission gemeldet.

Diese Meldung erforderte die Durchführung einer Verträglichkeitsprüfung durch den Vorhabensträger. Die in dessen Auftrag durchgeführte Prüfung erfolgte entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und des LNatSchG in Anlehnung an das „Gutachten zum Leitfaden für Bundesfernstraßen zum Ablauf der Verträglichkeits- und Ausnahmeprüfung nach §§34, 35 BNatSchG“ (Gu-Leitfaden) - Stand Mai

Mai 2003 - sowie dem Entwurf des „Leitfadens zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau“(Leitfaden FFH-VP).

Der Leitfaden beinhaltet konkrete Handlungsanweisungen zu Form und Inhalt der Unterlagen u.a. für die Verträglichkeitsprüfung. Das Regelwerk richtet sich in erster Linie an die für die Erstellung der Unterlagen zuständige Straßenbauverwaltung bzw. deren Fachgutachter und gilt für Bundesfernstraßen. Der Leitfaden spiegelt den Stand der Wissenschaft hinsichtlich der fachlichen Abarbeitung von Verträglichkeitsprüfungen wieder, er beinhaltet viele Arbeitshilfen und Empfehlungen und ist auch auf andere Vorhaben übertragbar und anwendbar.

Der Vorhabensträger hat sich durch die zuständige Behörde über den genauen Verlauf der Gebietsgrenzen im Maßstab 1:5.000 informieren lassen und diese der Verträglichkeitsprüfung zugrundegelegt.

Aufgrund der Bedenken des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft zu der Aussage von LUTZ (2004) zur Erheblichkeit des Vorhabens in Bezug auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Wulfsdorfer Heide und Blankenseeniederung“ sowie des Vogelschutzgebiets „Wulfsdorfer Heide“ hat die Planfeststellungsbehörde ein Zusatzgutachten zur Klärung dieser Fragestellungen durch das Büro KifL beauftragt. Zu folgendem Ergebnis kommt KifL:

„Die geplante Start- und Landebahnverlängerung sowie die Herstellung des Rollwegs C lösen keine erhebliche Beeinträchtigung des Kammmolchs als Erhaltungsziel des Schutzgebiets „Wulfsdorfer Heide und Blankenseeniederung aus.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Auffassung zu eigen.

Zu der Gebietsabgrenzung unter Berücksichtigung des Kammmolchvorkommens auf den Streifen zwischen dem Schutzgebiet und der Start- und Landebahn kommt KifL zu folgendem Ergebnis:

„Gemäß den aus der FFH-Richtlinie abgeleiteten Vorgaben sind die Länder verpflichtet, die geeignetsten Gebiet für die Lebensraumtypen des Anhangs I und die Arten des Anhangs II für das Schutzgebietssystem Natura 2000 auszuwählen. Hierfür werden i.d.R. für jeden Lebensraumtyp und für jede Art mindestens die fünf wichtigsten Gebiete bestimmt und vorgeschlagen. Diese Gebiete sind nach fachlichen Kriterien abzugrenzen.

In fast jedem der so abgegrenzten und vorgeschlagene Gebiet kommen weitere Lebensräume und Arten der Anhänge I und II FF-RL mit signifikanten Vorkommen vor. Auch sie sind – solange keine gegensätzlichen Erhaltungsziele festgelegt wurden – grundsätzlich in einem günstigen Erhaltungszustand zu bewahren oder in diesen zu versetzen.

Bei der Abgrenzung der Schutzgebiete kommt diesen weiteren Lebensräumen und Arten jedoch eine untergeordnete Rolle zu: Die Grenzen des Schutzgebiets muss sich an den „Haupt-Erhaltungszielen“ (den eigentlichen Auswahlgründen) orientieren, während bei den Neben-Erhaltungszielen (den weiteren im Gebiet vorkommenden Lebensraumtypen und Arten der Anhänge I und II) eine größere Flexibilität hinsichtlich der Gebietsabgrenzung möglich ist.

Bezogen auf den konkreten Fall der Kammmolch-Vorkommen in der Wulfsdorfer Heide bedeutet dieses, dass bedeutende Vorkommen in der Nachbarschaft allenfalls dann zwingend in das Schutzgebiet zu integrieren sind, wenn es sich dabei um eine zusammenhängende Population eines der wichtigsten, speziell für diese Art ausgewählten Gebiete handelt.

In einem Gutachten für das LANU haben GGV Freie Biologen (2001) die Kammmolchvorkommen in der damaligen Natura 2000-Gebietskulisse untersucht und Vorschläge zur Ergänzung der Meldekulisse ausgearbeitet. dabei wurde ermittelt, dass das Vorkommen des Kammmolchs im Gebiet der Wulfsdorfer Heide wahrscheinlich nicht zu den 10 besten Gebieten der kontinentalen biogeografischen Region in Schleswig-Holstein gehört. Eine Berücksichtigung des Kammmolchs als Erhaltungsziel ist allerdings dennoch sinnvoll, um eine ausreichende Vertretung des Gesamtbestands Schleswig-Holsteins in der Meldekulisse zu erreichen: Gemäß der Forderung der EU-Kommission in Potsdam im Nov. 2002 sollten 10 % des Gesamtbestands in der Meldekulisse vertreten sein.

Nach den Ergebnissen dieser Studie und unter Berücksichtigung der zusätzlichen aktuellen Daten aus dem explizit von der Landesregierung ausschließlich für den Kammmolch gemeldeten Schutzgebiet „Höltigbaum“ (hier wurde zusammen mit dem Hamburger Teil des kleineren Höltigbaums eine Population von deutlich über 1000 Exemplaren ermittelt) handelt es sich bei den Vorkommen in der Wulfsdorfer Heide auch unter Berücksichtigung der Vorkommen in dem Bereich zwischen Schutzgebiet und Flugfeld vor Herstellung der Hindernisfreiheit eindeutig nicht um eines der fünf geeignetste Gebiete Schleswig-Holsteins für den Kammmolch. Insofern besteht keine zwingende Verpflichtung, den Streifen für die Hindernisfreiheit als Teil des Schutzgebiets zu bewerten.

Diese Einschätzung basiert auf folgenden Tatsachen:

- *Der Kammolch ist in Schleswig-Holstein noch relativ weit verbreitet (s. dazu KLINGE 2003)*
- *Der Kammolch bevorzugt feuchte Wälder und Gebüsche als Landlebensraum. Aufgrund der für den Kammolch ungünstigen Lebensraumstruktur des Flugfelds in der direkter Nachbarschaft zum Streifen für die Hindernisfreiheit (ausgedehnte, gehölzfreie Magerrasen) ist es nicht zwingend, auch diesen Streifen trotz der Kammolchvorkommen in die Gebietsmeldung zu integrieren.*

Um den in der Bewertungskonferenz zur kontinentalen biogeografischen Region geforderten Nachmeldebedarf zu decken, gibt es in Schleswig-Holstein deutlich besser geeignete Flächen als den Streifen zwischen Schutzgebiet und Flugfeld. Dieses gilt auch bei Berücksichtigung des Zustands vor der Herstellung der Hindernisfreiheit, bei dem bis zu 58 adulte Individuen des Kammolchs nachgewiesen wurden. Die von GGV ermittelten Bestände in anderen Schutzgebieten und insbesondere der Bestand auf dem Höltigbaum sind bedeutend größer.“

Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Auffassung zu eigen.

Soweit gegen die vorgelegte Studie eingewandt wurde, die **Herstellung der Hindernisfreiheit** für den bisherigen Bestand des Flughafens Lübeck sei nicht hinsichtlich ihrer kumulierenden Wirkungen berücksichtigt worden, ist dies im Ergebnis zurückzuweisen. Diese Hindernisfreiheit wurde als eine Vorbelastung im Sinne eines „historischen Referenzzustandes“ durch den Gutachter berücksichtigt. Einer genauen Ermittlung der Auswirkungen dieser flugsicherheitsbedingten Maßnahme bedarf es nicht, da vorhabensbedingt keine kumulierenden Wirkungen auf das FFH-Gebiet hinzutreten.

Die für jedes Schutzgebiet im jeweiligen Standard-Datenbogen benannten **Erhaltungsziele** sowie die zu den Gebieten zusammengestellten Gebietsbeschreibungen bilden die maßgebende Grundlage für die zu berücksichtigenden Erhaltungsziele in der FFH-Verträglichkeitsprüfung. Die vorliegenden Daten und Informationen sind auf Aktualität, Vollständigkeit und Plausibilität in Abstimmung mit der zuständigen Fachbehörde überprüft worden.

Das Untersuchungsgebiet ist der Raum, der zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes herangezogen werden muss. Er umfasst hier

den Bereich des gemeldeten Gebietes gemeinschaftlicher Bedeutung „Wulfsdorfer Heide und Blankenseeniederung“ und darüber hinaus die Strukturen, Funktionen und funktionalen Beziehungen außerhalb des Schutzgebietes, die für die Erhaltung bzw. die Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustands der Erhaltungsziele des Schutzgebietes von Relevanz sind. Der detailliert zu untersuchende Bereich beschränkt sich auf den Wirkraum im Bereich des Schutzgebietes und den Streifen zwischen der Start- und Landebahn und dem Schutzgebiet.

Der Südwesten des FFH-Gebietes, das Grönauer Moor und das „Schöne Dreieck“ liegen nicht in dem Wirkraum, in dem vorhabensbedingte Wirkprozesse Beeinträchtigungen auf die Erhaltungsziele des Schutzgebietes auslösen können. Eine genauere Erfassung der naturkundlichen Situation für diese Bereiche war daher nicht erforderlich.

Arten des Anhang IV sind gemäß Art. 12 (Tiere) bzw. Art. 13 (Pflanzen) der FFH-RL in ihrem gesamten natürlichen Verbreitungsgebiet streng zu schützen. Die FFH-RL sieht vor, dass die Mitgliedstaaten Schutzgebiete für Lebensräume des Anhangs I und Arten des Anhangs II als Gebiete Gemeinschaftlicher Bedeutung vorschlagen. Die Verpflichtung des Art. 6 Abs. 3, im Falle einer möglichen erheblichen Beeinträchtigung eine Verträglichkeitsprüfung durchzuführen, ist explizit auf Schutzgebiete und auf die Erhaltungsziele bezogen, die für die Meldung dieser Gebiete ausschlaggebend waren. Da dieses für Arten des Anhangs IV nicht zutrifft, sind sie nicht Gegenstand der FFH-VP.

Die **Lebensräume „Alte bodensaure Eichenwälder mit Quercus robur auf Sandebenen“**, **„Offene Grasflächen mit Corynephorus und Agrostis auf Binnendünen“**, **prioritäre „Moorwälder“** und **„Borstgrasrasen“**, **„Trockene Sandheiden“** und **„Trockene Heiden“** in Sinne der **Lebensraumtypen 9190, 2330, 91 DO, 6230, 2310 und 4030** sowie die **Tierart „Kammolch“** sind im Standarddatenbogen u.a. mit aufgeführt und wurden daher in der FFH-Verträglichkeitsprüfung mit untersucht und bewertet.

Die LRT 2310 und 2330 können per definitionem nur auf Binnendünen vorkommen. Ihr mögliches Vorkommen ist daher durch die Geologie des Gebietes begrenzt. Andere als die dargestellten möglichen Standorte sind nicht vorhanden.

Vollständige Ausprägungen des Lebensraumtyps Feuchte Heiden mit *Erica tetralix* (**4010**) kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Stellenweise gehen kleinflächig Trockene Hei-

den (4030) in Senken in diesen Biotoptyp über. Die geringe Ausdehnung rechtfertigt jedoch nicht die Einstufung in einen eigenen Biotop.

In der Grönauer Heide kommen am Westufer des Chi-Chi-Teiches im Südosten des Schutzgebietes **feuchte Hochstauden der planaren bis alpinen Stufe (6430)** vor. Im Standarddatenbogen des zur Meldung vorgeschlagenen Gebietes kommt dieser Lebensraumtyp nicht vor, jedoch wurde er in der FFH-Verträglichkeitsprüfung vorsorglich mitaufgenommen. Feuchte Hochstaudensäume sind nicht an Waldränder gebunden. Eine genauere Erfassung der naturkundlichen Situation wurde im Wirkraum durchgeführt. Eine darüber hinausgehende Erfassung ist nicht erforderlich.

Die innerhalb des Schutzgebietes liegenden oder dort noch möglicherweise entstehenden Flächen des Lebensraumtyps **3140, Oligo- bis mesotrophe kalkhaltige Gewässer mit benthischer Vegetation aus Armleuchteralgen** werden nicht überbaut oder erfahren sonstige Beeinträchtigungen. Die im Streifen nördlich der Startbahn gelegenen Kleingewässer sind nach der Systematik von Ssymank et al. (1998) keine Lebensräume nach 3140.

Die Verträglichkeitsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass sich durch den Ausbau des Flughafens Blankensee in Lübeck auch unter Einbeziehung von anderen Plänen und Projekten keine erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des Gebietes und seinen charakteristischen Arten nach FFH-Richtlinie ergeben.

Nach dem „Gutachten zum Leitfaden für Bundesfernstraßen zum Ablauf der Verträglichkeits- und Ausnahmeprüfung nach §§ 34, 35 BNatSchG“ - Stand Mai 2003, wird der Begriff **„charakteristische Art“** in Bezug auf Lebensraumtypen des Anhangs I definiert. Der Status der Arten selbst ist dabei nicht entscheidend. Unter den charakteristischen Arten eines Lebensraumtyps werden die Pflanzen- und Tierarten gewählt, die ihren Verbreitungsschwerpunkt in diesem Lebensraumtyp haben, wenn dieser in einer naturraumtypischen Ausprägung ausgebildet ist und wenn sich seine konkreten Bestände in einem günstigen Erhaltungszustand befinden. Eine eigene spezifische Kartierung der charakteristischen Arten ist nicht notwendig, da in der FFH-VP nachzuweisen ist, dass das Vorhaben nicht dem Ziel entgegensteht, einen günstigen Zustand des Lebensraums einschließlich der Arten wiederherzustellen, die für seine optimale Ausprägung charakteristisch sind. Daher kommt es hierbei nicht auf den aktuellen Ist-Zustand an. Die zu behandelnden Arten werden nicht ihrer Selbst wegen untersucht, sondern für die Aussage, die sie über den Zustand des Lebens-

raums ermöglichen. Ziel der Behandlung einer charakteristischen Art in der FFH-VP ist nicht die Feststellung, ob die Art erheblich beeinträchtigt wird, sondern ob der Lebensraum, in dem die Art vorkommt bzw. vorkommen kann, erheblich beeinträchtigt wird.

Es herrscht Konsens darüber, dass im Rahmen einer FFH-VP nicht alle Arten der Lebensgemeinschaft eines Lebensraums untersucht werden können und dass eine Auswahl getroffen werden muss. Die charakteristischen Arten müssen zusätzliche Informationen liefern, die nicht aus der Betrachtung der vegetationskundlichen Strukturen und der standörtlichen Parameter gewonnen werden können. Die Arten müssen eine aussagekräftige Empfindlichkeit für die Wirkprozesse besitzen, die vom Vorhaben ausgehen. Diese nachweisbare Empfindlichkeit besitzen die meisten der genannten Arten in der FFH-VP nicht. Die Auswahl der behandelten charakteristischen Arten ist in der vorliegenden FFH-Verträglichkeitsprüfung nachvollziehbar begründet worden. Für einige, die im gemeldeten FFH-Gebiet vorkommenden Lebensraumtypen wurden keine charakteristischen Arten benannt, da sie sich außerhalb des vom Vorhaben betroffenen Wirkraumes befinden. Die Frage der Unterschreitung von Minimalarealen für Tierarten wird behandelt und verneint.

Die Umwidmung der Flächen zu Flughafenbetriebsflächen sichert de facto die Lebensraumbedingungen für wärme liebende Arten trockener Lebensräume, zu denen auch die Zauneidechse gehört. Daher sind keine erhebliche Auswirkungen auf die Zauneidechse und somit auf den Lebensraum zu erwarten.

Die Verschlechterungen durch natürliche Sukzession sind kein Plan und kein Projekt sondern eine Maßnahme, die mit der Verwaltung des Gebietes im Zusammenhang steht.

Die möglichen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben sind nachvollziehbar in bau-, anlage- und betriebsbedingten **Wirkfaktoren** dargelegt worden. Unter anderem ist beschrieben worden, dass Grundwasserabsenkungen, Schadstoffeinträge und Zerschneidungen nicht auf die zu erhaltenden Lebensraumtypen und deren charakteristischen Arten zu erwarten sind. Im Bereich des Rollweges C sind für die Durchführung eines Bodenaustauschs temporäre Grundwasserabsenkungen über eine Wasserhaltung vorgesehen. Absenkungen werden nur in eng begrenzten Raum erfolgen. Eine Beeinträchtigung des einstweilig sichergestellten Naturschutzgebietes durch Grundwasserabsenkungen ist nach der ergänzenden Aussage der Ingenieurgesellschaft Dr. Reinsch, die von der Planfeststellungsbehörde angefordert wurde, auszuschließen. Danach sind keine hydrologischen Beeinträchtigungen auf den Lebensraumtyp 7140 Übergangsmoore zu erwarten.

Die Menge des eventuell in den Blankensee abfließenden Enteisungsmittels nimmt vorhabensbedingt nicht zu.

Erhebliche Auswirkungen durch Einleitung von kontaminiertem Oberflächenwasser in Fließgewässer, stehende Gewässer oder Grundwasser und damit Gefährdungen dieser Wasserkörper werden nach dem Gutachter REINSCH et al. 2001 nicht auftreten. Da sich der Flugbetrieb vorhabensbedingt nicht wesentlich ändert, ist auch nicht mit Veränderungen der Schadstoffmengen (Gummiabrieb) zu rechnen.

Die Lage der bestehenden Einleitungsstellen in den Blankensee wird nicht verändert. Da beim Bau der Verlängerung der Start- und Landebahn eine neue Speichermöglichkeit für belastetes Niederschlagswasser gebaut wird, reduziert sich tendenziell die Einleitung von Stoffen von der Start- und Landebahn gegenüber dem derzeitigen Status. Aufgrund der größeren versiegelten Fläche ist bei Starkregenereignissen (wenn nicht alles versickern kann) mit einer höheren Wasserzufuhr zum Blankensee zu rechnen. Da dieses Wasser nicht durch eutrophierende Stoffe verunreinigt ist, kann keine negative Wirkung auf den Blankensee auftreten.

Im Bereich des Chi-Chi-Teichs kann es bei Starkregen zu einem Wasserspiegelanstieg um 7 cm kommen. Lebensräume der Niedermoore befinden sich oft in der Wasserwechselzone von Gewässern und sind typischerweise periodischen und aperiodischen Überflutungen ausgesetzt. Die Pflanzen- und Tierwelt dieser Lebensräume ist an solche Wasserstandsschwankungen zu allen Jahreszeiten angepasst. Beeinträchtigungen charakteristischer Niedermoorarten sind dadurch nicht zu erwarten. Im Gegenteil ist eher eine Förderung der spezialisierten (und damit i.d.R. gefährdeteren und schutzbedürftigeren) Arten gegenüber den häufigen „Allerweltsarten“ zu erwarten.

Amphibien sind von solchen moderaten Wasserstandsschwankungen nicht negativ betroffen. Das gilt generell für alle Arten. Der Kammmolch lebt in den tieferen Gewässerbereichen und erfährt keine relevante Beeinflussung. Einige der anderen Arten (z.B. Moorfrosch, Grasfrosch) können von solchen Wasserstandsschwankungen profitieren, da sie sich gerne in feuchten Uferbereichen, den sogenannten Wasserwechselzonen aufhalten (insbesondere die Jungtiere).

Darüber hinaus sind keine drastischen Schad- und Nährstoffeinschwemmungen zu erwarten. Die zusätzlichen Wassermengen ergeben sich durch die Verlängerung der Start- und Landebahn und durch die Anlage des Rollweges. Hier findet praktisch kein Gummiabrieb statt, da in diesen Bereichen nicht gelandet wird. Des Weiteren wird eine neue Speichermöglichkeit

für das abgeführte und eventuell belastete Niederschlagswasser von dem Bereich der Verlängerung der Start- und Landebahn gebaut. Der erste Spülstoß des Oberflächenwassers, das im Winter nach dem Einsatz von Enteisungsmitteln auf den Verkehrsflächen anfallen wird, wird in einem neu zu errichtenden, unterirdischen Auffangbehälter zwischengespeichert und über eine Schmutzwasserleitung der Kanalisation zugeführt. Da diese Stoffe nur als sehr gering toxisch angesehen werden, ist in der zu erwartenden Verdünnung keine direkte Wirkung auf Tiere und Pflanzen zu erwarten. Da die Stoffe als vollständig biologisch abbaubar gelten und keine eutrophierenden Abbauprodukte entstehen, sind keine indirekten Wirkungen auf die Ökosysteme des Schutzgebietes zu erwarten. Lediglich im Kaliumformiat wäre ein Abbauprodukt zu erwarten, das einen Pflanzennährstoff zur Verfügung stellt. Kalium ist jedoch in mitteleuropäischen Gewässern oder naturnahen terrestrischen Ökosystemen kein limitierender Faktor.

Eine geringe Zufuhr hat daher keine eutrophierende Wirkung, da auch im Gegensatz zu den anderen wertvollen Lebensräumen des FFH-Gebietes, die nährstoffarme Bedingungen benötigen, es sich beim Niedermoor nicht um einen diesbezüglich empfindlichen Lebensraum handelt.

Dem Einwand, dass die Ermittlung der Beeinträchtigungen auf das FFH-Gebiet unter Berücksichtigung der Entwicklungsmöglichkeiten im Gebiet zu erheblichen Beeinträchtigungen führen würde kann nicht gefolgt werden. Da keine nennenswerten Flächen im FFH-Gebiet überbaut werden, gehen auch keine erheblichen Entwicklungsmöglichkeiten verloren.

Als Maßstab für die Bewertung der Beeinträchtigungen auf den Lebensraumtyp 4030 (trockene Heiden) wird u. a. die Gesamtfläche der trockenen Heiden im Untersuchungsraum herangezogen. Durch den dauerhaften Verlust der trockenen Heide um 0,2 ha **außerhalb des gemeldeten FFH-Gebietes** wird diese Verringerung der Gesamtfläche im Untersuchungsraum um 5 % betragen. Mindestflächengrößen zur Erhaltung der Arten werden nicht unterschritten. Die Lebensräume werden in ihrer Ausdehnung und Ausprägung im vorgeschlagenen Schutzgebiet nicht verändert, allerdings gehen potentielle Ausweichmöglichkeiten außerhalb des Schutzgebietes verloren, so dass für den Lebensraumtyp der trockenen Heiden eine geringe Beeinträchtigung zu erwarten ist.

Selbst wenn die Verringerung des Lebensraumtyp 4030 größer wäre, ist der Verlust immer noch außerhalb des gemeldeten FFH-Gebietes. Dieser Verlust würde zu keiner weiteren Beeinträchtigung des gemeldeten FFH-Gebietes führen.

Die Frage der größeren Zerschneidung des Gebietes für Arten der trockenen Lebensräume (z.B. der Heiden) ist klar zu verneinen. Es wird im Gegenteil der Gehölzriegel, der diese Arten innerhalb des Gebietes stärker trennt als die offene und trockene Flughafenfläche, verkleinert. Tendenziell wird damit ein Entwicklungsvorschlag von BEHRENDTS et al. (2001) aufgegriffen, der das Durchbrechen der Gehölzriegel vorschlägt.

Im Randbereich zum Flugplatz befindet sich ein Kleingewässerkomplex außerhalb der Grenzen des gemeldeten FFH-Gebietes, in dem im Jahr 2000 noch 58 Kammmolche beobachtet wurden (Behrends et al. 2001). Im Rahmen der Maßnahmen zur Gewährleistung der Hindernisfreiheit des Flughafens wurden die meisten dieser Kleingewässer eingeebnet. Insbesondere der Gewässerkomplex mit dem Hauptvorkommen besteht nicht mehr. Dadurch befinden sich nur noch einzelne, aufgrund ihrer geringen Größe (Austrocknung) und der fortgeschrittenen Sukzession (Beschattung) wenig geeignete Kleingewässer, die einzelnen Tieren die Fortpflanzung ermöglichen, mit wenigen Individuen im Wirkungsbereich. Im Untersuchungsjahr 2002 wurde nur in einem Gewässer drei Kammmolchlarven gefunden. 2004 wurde im gleichen Gewässer eine Kammmolchlarve gefunden.

Das nach Herstellung der Hindernisfreiheit für die Kammmolche verbliebene Gewässer, in dem noch einzelne Kammmolche gefunden wurde, bleibt durch die Planänderungen erhalten.

Darüber hinaus wird im Gutachten dargelegt, dass die Zerstörung der restlichen Kleingewässer nicht zu einer Verminderung der Population im Schutzgebiet führt. Die kleine Population dort ist nicht „maßgebend“ für das Schutzgebiet. Im Gutachten wird das mit Überlegungen zum Metapopulationskonzept begründet.

Hinsichtlich der Neuanlage der Kleingewässer und der Anrechnung im Ökokonto wird auf das Einvernehmen mit den Naturschutzbehörden verwiesen.

Landlebensräume für die Kammmolch-Population sind im Schutzgebiet ausreichend vorhanden. Ein Verlust durch Überbauung außerhalb des Schutzgebietes ist daher nicht erheblich.

Zu folgendem Ergebnis kommt KifL:

„Da durch das Vorhaben ausschließlich Laichplätze und Landlebensräume außerhalb des Schutzgebiets beeinträchtigt werden und der Bestand im Schutzgebiet selbst nicht betroffen ist, ergibt sich aus den Flächeninanspruchnahmen, die mit der Zerstörung oder Beschädigung von Habitaten des Kammmolchs verbunden sind, keine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Schutzgebiets.“

Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Auffassung zu eigen.

Hinsichtlich des Einwandes zu den baubedingten Wirkfaktoren auf die Jungamphibien ist ein relevanter, nachhaltiger Einfluss auf die Amphibienpopulationen des Schutzgebietes nicht zu erwarten. Bei Jungtieren, die nach Beendigung des Larvenstadiums die Geburtsgewässer verlassen und in den Sommerlebensraum auswandern, ist das Phänomen des „Froschregens“ bekannt. Bei sehr hoher Luftfeuchtigkeit wandern die kleinen Tiere (besonders die häufigen Arten Grasfrosch, Erdkröte und Teichmolch – Kammmolche nicht) auch tagsüber. Der größte Teil der Abwanderung geschieht jedoch nachts im Schutz der Dunkelheit. Das Wanderverhalten wird durch klimatische (hohe Luftfeuchtigkeit, Windstille) und Standort spezifische Faktoren beeinflusst. Kulisseneffekte (Hell-Dunkel-Silhouetten) modifizieren die Abwanderrichtung vom Gewässer und die Ausbreitungsschwerpunkte.

Eine hohe Attraktivität üben Waldrandbereiche aus, die unmittelbar an freie Flächen grenzen (GÜNTHER & GEIGER 1996, SCHLÜPMANN & GÜNTHER 1996). Die Jungtiere orientieren sich an solchen Leitlinien. Beim Kammmolch wandern die jungen Molche entlang der schattigen, feuchten Uferbereiche und entlang feuchter Geländebestandteile (z.B. Gräben) (THIESMEIER & KUPFER 2000). Die Baustraßen des Vorhabens liegen zwischen Geburtsgewässern (z.B. Seggenmoor), aus denen Amphibien abwandern können, und der offenen, trockenen Grasflur des Flughafenbetriebsgeländes. In diese Richtungen ist mit dem kleinsten Teil der abwandernden Jungamphibien zu rechnen. Populationsdynamisch ist der Einfluss deshalb nur gering. Generell sind die Verluste in diesem Entwicklungsstadium weniger schwer wiegend für die Population, da es sich zum großen Teil um kompensatorische Mortalität handelt.

Zu folgendem Ergebnis kommt KifL:

„Zur Barrierewirkung der geplanten Verlängerung der Start- und Landebahn sowie der Herstellung des Rollwegs C kann den Ausführungen von LUTZ in seiner Stellungnahme vom 19.11.2004 gefolgt werden. Die Barrierewirkung verstärkt sich allenfalls unwesentlich, da

ein Austausch der Metapopulationen über Rollweg und Flugfeld weiterhin gewährleistet ist.“

Die Planfeststellungsbehörde macht sich diese Auffassung zu eigen.

Die Schwelle zu der Erheblichkeit ist nicht standardisierbar. Ihr Erreichen ist stets abhängig von der im Einzelfall vorliegenden Art, Dauer, Reichweite und Intensität einer Wirkung in Überlagerung mit den spezifischen Empfindlichkeiten der gebietsbezogen festgelegten Erhaltungsziele und der für sie maßgeblichen Strukturen und Funktionen.

Da nach aktuellem Wissenstand derzeit selbst für vergleichsweise leicht qualifizierbare und gut untersuchte Belastungsquellen kaum einsetzbare Grenzwerte für einzelne Arten und Lebensräume vorliegen, ist die Bewertung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen auf dem verbal-argumentativen Weg auf der Grundlage eines fachlich begründeten Urteils vorzunehmen.

In ihrer Auslegungshilfe zu den Vorgaben des Art. 6 FFH-RL weist die EU-Kommission darauf hin, dass die Erheblichkeit einer Beeinträchtigung vor dem Hintergrund des gesamten Bestands einer Art bzw. eines Lebensraums im betroffenen Schutzgebiet zu bewerten ist.

Die Verträglichkeitsuntersuchung entspricht den **methodisch-fachlichen Anforderungen an die FFH-Verträglichkeitsprüfung** und die verwendete Methode zur Bewertung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen ist nachvollziehbar dargestellt worden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich deren Ergebnissen an.

Weiterhin werden auch andere für das kohärente Netz NATURA 2000 vorgeschlagene/gemeldete Gebiete nicht beeinträchtigt.

Zu 6.1.23 Einwendungen gegen die Umweltverträglichkeitsstudie

Der Vorhabensträger beauftragte die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), die als fachplanerischer Beitrag der Ermittlung, Beschreibung und umweltfachlicher Bewertung der von dem Vorhaben ausgehenden Umweltauswirkungen dient und auf der Ebene der Planfeststellung durchzuführen ist.

Die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich aus dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 3 e Änderungen und Erweiterungen UVP-pflichtiger Vorhaben.

Die Prüfung erfolgte entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen des § 6 UVPG in Anlehnung an das „Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung“ (MUVS 2001).

Das Merkblatt ist eine Arbeitshilfe für die fachgerechte Zusammenstellung der Angaben zu den Umweltauswirkungen nach § 6 Abs. 3 und 4 UVPG im Rahmen einer vorbereitenden Planung. Das Regelwerk richtet sich in erster Linie an die für die Erstellung der Unterlagen zuständige Straßenbauverwaltung bzw. deren Fachgutachter und gilt für Bundesfernstraßen. Das Merkblatt spiegelt den Stand der Wissenschaft hinsichtlich der fachlichen Abarbeitung von Umweltverträglichkeitsstudien wieder, es beinhaltet viele Arbeitshilfen und Empfehlungen und ist auch auf andere Vorhaben übertragbar und anwendbar.

Bei dem hier zu betrachtenden Vorhaben handelt es sich um den Ausbau des Flughafens Lübeck (Verlängerung der Start- und Landebahn und Rollbahn C mit Integration des Rollweges R in die Startbahn). Zielsetzung des Vorhabens ist die Optimierung der flugsicherheitstechnischen Abläufe am Flughafen Lübeck.

Im Rahmen der Voruntersuchungen zur Erstellung der Planfeststellungsunterlagen wurden zwei Varianten für den Standort des Rollweges ausführlich untersucht. Darüber hinaus wurde im Vorfeld der Planungen auch andere Varianten, wie z.B. die Verlängerung der Startbahn in Richtung Westen und die Verlegung des Rollweges auf die heute schon vorhandene Panzerstrasse betrachtet. Der Verlauf des Rollweges wurde im Ergebnis nördlich parallel zur Startbahn und der Ausbau der Start-/ Landebahn in Richtung Osten festgelegt.

Als Variante wurde die Verlegung des neuen Rollweges in den Süden (Kreuzung mit der Start- und Landebahn) untersucht. Beim schutzgutübergreifenden Variantenvergleich in der UVS ergibt sich, dass der Abstand zwischen den verglichenen Varianten nur gering ist. Der Grad der Beeinträchtigungen wird insgesamt betrachtet bei der Nordvariante etwas höher liegen als bei der Südvariante. Für die Nordvariante sind im Gegensatz zu der Südvariante keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Vogelschutzgebiet „Wulfsdorfer Heide“ und auf das zur Meldung als Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung vorgeschlagene Gebiet „Wulfsdorfer Heide mit Blankenseeniederung“ zu erwarten.

Bei Abwägung der Varianten sind neben den Beeinträchtigungen auf die Natura 2000-Gebiete die flugbetrieblichen Nachteile der Südvariante (z.B. großes Sicherheitsrisiko durch eine kreuzende Rollbahn mit der Piste) so gravierend, dass der Nordvariante der Vorzug gegeben wird.

Die Verlängerung der Startbahn in Richtung Westen würde sich nach einer Kostenschätzung auf ca. 50 Mio. € belaufen. Dies resultiert aus der erforderlichen Absenkung des Gleises für die Bahnstrecke Lübeck-Büchen und dem Bau eines Tunnels für die Bundesfernstraße B 207. Dies wäre somit nur mit unverhältnismässig großem Aufwand sowohl bautechnisch als auch finanziell zu realisieren. Aus diesen Gründen wurde diese Variante verworfen.

Die dem vorliegenden Entwurf zur Planfeststellung zugrunde liegenden Varianten der geplanten Verlängerung der Start- und Landebahn und Rollbahn C stellen damit unter Berücksichtigung der landes- und gebietsplanerischen Entwicklungen und den Zielvorstellungen von Naturschutz- und Verkehrsplanung optimierte Lösungen dar. Mit der Wahl der Trassenführungen in den vorliegenden Formen wird so im Rahmen der Variantenwahl dem Gesichtspunkt der wirksamen Umweltvorsorge Rechnung getragen.

Gemäß § 6 Abs. 3 und 4 ist eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung der UVS beizufügen. Diese wurde zu der 2. Planänderung grundsätzlich überarbeitet und entspricht den fachlichen Anforderungen.

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes wurde so vorgenommen, dass die zu erwartenden Umweltauswirkungen aller Varianten erfasst wurden.

Die Ermittlung der wahrscheinlich eintretenden Auswirkungen wurde nachvollziehbar dargestellt. Dabei wurde der Stand der Technik und abgesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse einbezogen.

Auf der Grundlage von Art, Intensität, räumlicher Ausbreitung und Dauer des Auftretens der betriebsbedingten Wirkfaktoren können schutzgutbezogene Wirkzonen abgeleitet werden. Die vom Bundesamt für Naturschutz in der Reihe „Angewandte Landschaftsökologie Heft 51“ gemachten Angaben zu den Wirkzonen für die einzelnen Schutzgüter sind keine festgelegten Standards. Es handelt sich hierbei nur um eine umfangreiche Sammlung von Wirkungsweisen zu verkehrsbedingten Eingriffen (Straße, Schiene und Wasserstraßen) auf die Funktionselemente des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Danach sind die dort dargestellten Wirkzonen nicht auf das Vorhaben Flughafen ausbau Lübeck übertragbar.

Zu 6.1.24 Einwendungen gegen den Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP)

Der LBP und die Untersuchungen zur Flora und Fauna wurden aktualisiert, überarbeitet und in das Verfahren eingebracht. Soweit Bedenken gegen die vorangegangenen Unterlagen hierzu nicht im Rahmen der 2. Planänderung für erledigt erklärt wurden, werden diese zurückgewiesen.

Der räumliche Untersuchungsbereich des LBP's ist so groß festgelegt worden, dass alle erheblichen oder nachhaltigen Auswirkungen auf die Wert- und Funktionselemente des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes umfassend ermittelt werden konnten.

Im Zuge der faunistischen und floristischen Kartierungen wurden für das Untersuchungsgebiet die Artengruppen Vögel, Amphibien, Libellen, Tagfalter, Heuschrecken und Reptilien sowie Biototypen/Biotopkomplexen, Pflanzen der Roten Liste, Flechten und Großpilze erfasst.

Da es niemals möglich ist, alle in einem Gebiet vorkommenden Arten zu erfassen, müssen geeignete Artengruppen ausgewählt und erfasst werden, die die Charakteristika des Gebietes möglichst gut repräsentieren und die daher Indikatorfunktionen für alle anderen Arten und Artengruppen übernehmen können. Diese Verfahrensweise ist die fachlich gängige Vorgehensweise, die so auch von der zuständigen Naturschutzbehörde anerkannt wird und auch schon Gegenstand gerichtlicher Überprüfungen war. Aufgrund der Anregung der Unteren Naturschutzbehörde der Hansestadt Lübeck wurden ergänzend die Organismengruppe der Laufkäfer mit untersucht. Die nunmehr vorliegenden Daten sind ausreichend und qualifiziert für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in die Natur.

Die erheblichen Beeinträchtigungen des Vorhabens auf den Naturhaushalt und auf das Landschaftsbild werden im LBP umfassend und vollständig ermittelt, beschrieben und bewertet.

Die Forderung der Darstellung des **erhöhten Schadstoff- und Nährstoffeintrags** durch den Ausbau des Flughafens in den Unterlagen ist nicht nachvollziehbar. Denn bezüglich der flugverkehrsbedingten Beeinträchtigungen sind aufgrund des geplanten Vorhabens nur geringfügige zusätzliche Beeinträchtigungen zu erwarten, weil die im Jahr 2010 zu erwartenden

den Flugbewegungen für die Nullvariante und die Ausbauvariante nahezu identisch sind. Die mit dem geplanten Vorhaben verbundenen zu erwartenden Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt sind nur gering zu bewerten.

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Beeinträchtigungen auf die Amphibienfauna sind mit den zuständigen Fachbehörden, insbesondere mit dem Landesamt für Natur und Umwelt des Landes Schleswig-Holstein abgestimmt worden. Darüber hinaus wird auf das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde verwiesen.

Durch die im LBP beschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird erreicht, dass keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben.

Zu 6.1.25 Diverse weitere allgemeine Einzelaspekte:

Die Forderung, den Planfeststellungsbeschluss für nicht **sofort vollziehbar** zu erklären, wird unter Hinweis auf § 10 Abs. 6 S. 1 LuftVG zurückgewiesen (vgl. auch die Rechtsbehelfsbelehrung).

Für eine **Festlegung von Betriebszeiten** in diesem Planfeststellungsbeschluss besteht kein Anlass. Soweit diese aus Lärmschutzaspekten heraus gefordert werden, wird auf die Ausführungen zu 6.1.6 verwiesen. Entsprechende Auflagen als aktiver Schallschutz sind nicht erforderlich. Im übrigen ist festzustellen, dass der Betrieb des Flughafens Lübeck-Blankensee heute unbeschränkt genehmigt ist. Beschränkungen der Betriebszeiten wären als Teilwiderruf der uneingeschränkten Genehmigung zu werten. Für einen solchen Widerruf nach § 6 Abs. 2 S. 4 LuftVG fehlt der Planfeststellungsbehörde die Zuständigkeit. Aufgrund des § 71 Abs. 2 LuftVG gilt der Flughafen Lübeck-Blankensee mit entsprechendem Inhalt als planfestgestellt. Im sachlichen Zuständigkeitsbereich der Planfeststellungsbehörde kommen für einen Widerruf des fiktiven Beschlusses die allgemeinen Vorschriften des Verwaltungsverfahrensrechts als Rechtsgrundlage in Betracht, deren Voraussetzungen aber nicht vorliegen. Die Planfeststellungsbehörde erkennt hierbei nicht, dass sie nicht an den Inhalt einer vorher erteilten Genehmigung gebunden ist, sondern vielmehr die Genehmigung ggf. an das Ergebnis der Planfeststellung anzupassen ist. Gleichwohl ist sie nicht berechtigt, Betriebsbeschränkungen anzuordnen, wo dies nicht zur umfassenden Konfliktbewältigung erforderlich

und unter Wahrung der Voraussetzungen für solche Nebenbestimmungen möglich ist. Die in der Erörterung vorgetragene tatsächliche Entwicklung am Flughafen Lübeck-Blankensee gibt für Nachtflugbeschränkungen nichts her. Nach Auskunft des Vorhabensträgers entfielen im Jahr 2003 auf den Zeitraum 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr 668 Flugbewegungen. Diese durchschnittlichen 1,83 Flugbewegungen pro Nacht stehen insofern nicht im Widerspruch zu den vorgelegten Prognosen, als etwa der Sommerflugplan 2004 (Stand 15.04.04) keine planmäßigen Nachtflüge vorsah.

Entsprechendes gilt für das beantragte Verbot der **Nutzung als Frachtflughafen**. Zwar ist die Erläuterung des Vorhabensträgers in der Erörterung, Luftfracht würde in normalen Passagiermaschinen mitbefördert, angesichts der im Linienverkehr angeflogenen Destinationen nicht ohne weiteres überzeugend. Dies kann hier jedoch dahinstehen, denn die Widmung für Zwecke des allgemeinen Luftverkehrs schließt auch Frachtflüge ein. Diese spielen jedoch heute am Flughafen Lübeck-Blankensee praktisch keine Rolle und es ist auch nicht ersichtlich, dass der Ausbau zu einem signifikanten Frachtflugaufkommen führen wird. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Rechtfertigung für den Flughafenausbau nicht aus einem etwaigen Bedarf des produzierenden Gewerbes oder der Logistikbranche nach Verbesserung des Luftfrachtangebotes ergibt, sondern aus dem in der Region festgestellten Bedarf an Passagierflügen, der bislang an anderen Flughäfen befriedigt wird.

Gleichermaßen ist für eine Begrenzung der Flugbewegungszahl oder des Abfluggewichtes sowie für behördliche Vorgaben zur lärmschutzorientierten Gebührengestaltung kein Raum (vgl. zu 6.1.6). Dies gilt auch für die Forderung nach einer Schließung des Flughafens für Flugzeuge, die nicht bestimmten Anforderungen an die Reduzierung von Lärmemissionen genügen.

Damit wird insgesamt die Forderung zurückgewiesen, einen Endzustand hinsichtlich Flugbewegungszahl, Flugzeugtypen, Fluggastaufkommen u.ä. festzusetzen.

Für eine wie auch immer begründete **Rückforderung von Fördermitteln** durch das Land fehlt es an der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, die im Rahmen dieses Verfahrens über die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens zu entscheiden hat. Dem entsprechend obliegt es auch nicht der Planfeststellungsbehörde, von Behörden der EU eine Stellungnahme über mögliche Wettbewerbsverzerrungen einzuholen bzw. den im Erörterungstermin erhobenen Forderungen zu entsprechen, den Landesrechnungshof, die Kommunalaufsicht und das Rechnungsprüfungsamt der Hansestadt Lübeck mit einer Überprüfung der dem Flughafen seit 1975 bewilligten Zuwendungen zu befassen.

Für die geforderte Ausweitung der **Versicherungspflicht** besteht kein Raum. Die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung verlangt lediglich, dass dem Genehmigungsinhaber der Abschluss einer Haftpflichtversicherung auferlegt und hierbei die Höhe der Versicherungssumme festgelegt wird (§ 42 Abs. 2 Nr. 9 LuftVZO). Die Verordnung selbst regelt die erforderliche Höhe nicht. Vor dem Hintergrund der bereits in den §§ 33 ff LuftVG normierten Gefährdungshaftung der Halter von Luftfahrzeugen und der hierfür zu unterhaltenden Pflichtversicherungen ist nicht ersichtlich, dass die bestehende Haftpflichtversicherung des Vorhabensträgers, deren Höhe über 20 Mio. Euro für Personen- und/oder Sachschäden pro Schadenfall beträgt, eine unzureichende Deckungssumme aufweist.

Die geforderte genaue Kartierung und Beprobung des Flughafengeländes im Hinblick auf **Altlasten** wird zurückgewiesen. Für das Auffinden von **Kampfmitteln** bei Baumaßnahmen gilt die Auflage unter 2.1.2.1 dieses Beschlusses. Darüber hinaus das gesamte Flughafengelände – und sogar den Blankensee – auf Kosten des Vorhabensträgers untersuchen und von etwaigen Munitionsfunden räumen zu lassen, kann dem Vorhabensträger aus Anlass dieses Verfahrens jedoch nicht auferlegt werden. Dies gilt umso mehr, als nach Auskunft eines Vertreters des Vorhabensträgers (in der Erörterung am 22.05.03) am 05.05.03 eine Überprüfung aller sieben festgestellten Verdachtsfälle durch den Kampfmittelräumdienst des Landes Schleswig-Holstein erfolgte und hierbei der Verdacht in jedem dieser Fälle ausgeräumt wurde. Der Vorhabensträger ist damit der im Anhörungsverfahren von der Unteren Bodenschutzbehörde – die keine weiteren Hinweise auf konkrete Altlasten vorgetragen hat – gegebenen Anregung gefolgt. Im übrigen ist geltendes Recht ohne weiteres anzuwenden, also auch das Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten sowie die hierzu ergangene Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung.

Zu der Forderung, Bautätigkeiten am Wochenende oder aber in der Nachtzeit zu vermeiden, ist darauf hinzuweisen, dass eine abschließende Entscheidung im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses nicht erfolgen muss. Die Planfeststellungsbehörde hat durch die Ausführungen in Ziffer 2.1.2.12 dem Vorhabensträger die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften, soweit sie die Verwendung der Baumaschinen betreffen, auferlegt. Auch ist derzeit nicht erkennbar, dass lärmintensive Bauverfahren, wie etwa das Rammen, zur Anwendung kommen sollen. Eine darüber hinausgehende Auflage eines **Verbotes von Bautätigkeiten an Wochenenden** und Nachtzeit war schon deshalb nicht vorzunehmen, da die hier planfestzu-

stellende Ausbaumaßnahme einen Abstand von einer Wohnsiedlung mit wenigen Einfamilienhäusern von 300m aufweist. Die weitere Bebauung weist einen deutlich größeren Abstand auf. Schon dieser Abstand schließt nachhaltige Beeinträchtigung durch Lärmimmissionen aus dem Baubetrieb aus. Weiterhin handelt es sich hier um eine relativ kleine Baumaßnahme, die in einem kurzen Zeitfenster durchgeführt werden kann. Auch hieraus ergeben sich keine länger anhaltenden Beeinträchtigungen. Ferner erfolgt der Baustellenverkehr nicht über die gemeindliche Straße Am Torfmoor, sondern über das klassifizierte überörtliche Straßennetz, das im Rahmen seiner Widmung und soweit nicht anderweitige Beschränkungen bestehen, benutzt werden kann.

Ein Teil der Einwendungen und Stellungnahmen betrifft die **Sanierung der Start- und Landebahn**. Die hierauf gerichteten Bedenken sind als nicht verfahrensgegenständlich zurückzuweisen. Der Vorwurf, wesentliche Eingriffe würden im Ausgleichskonzept gar nicht behandelt, geht deshalb fehl, so dass hier offen bleibt, ob die Sanierung der Start- und Landebahn überhaupt Eingriffe in Natur und Landschaft beinhaltet. Soweit nach Durchführung der Sanierung der Eindruck geäußert wurde, die Asphaltierung habe zu wesentlich erhöhten Geräuschimmissionen geführt, ist dies durch die Luftfahrtbehörde überprüft worden. Diese kam zu dem Ergebnis, dass die Änderung des Schalldruckpegels rechnerisch im Zehntel- oder Hundertstelbereich und somit sicher unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle liegen würde. Die Sanierung hat demnach auch unter dem Aspekt des Lärms keine Auswirkung auf das Planfeststellungsverfahren.

Zu 6.2 Zurückgewiesene Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Zu 6.2.1 Amt Berkenthin, Gemeinde Krummesse (15.07.02 und 13.02.03)

Stellungnahme vom 15.07.02

Hinsichtlich der gefürchteten Kapazitätssteigerung durch den Ausbau wird auf die Ziffer 6.1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu den unter dem Aspekt Lärm vorgetragenen Bedenken wird auf die Ziffern 6.1.6 und 6.1.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Soweit gesundheitliche Betrachtung durch eine Zunahme der Luftschadstoffe und deren Konzentration befürchtet wird, wird auf Ziffer 6.1.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zur Frage einer Entschädigung für die Wertminderung von Grundstücken wird auf Ziffer 6.1.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Stellungnahme vom 13.02.03

Der erstmalig geänderte Plan sah keine Überarbeitung der in der Stellungnahme vom 15.07.2002 vorgetragenen Anregungen und Bedenken vor.

Zu 6.2.2 Kreis Stormarn (10.07.02)

Zu 6.2.2.1 Fachbereich Bau

- Ziffer 1: Umsetzung der Leitlinien für eine norddeutsche Luftverkehrspolitik
Verwiesen wird auf Ziffer 6.1.2 und 6.1.3.
- Ziffer 2: Ergänzung des Erläuterungsberichtes um Ziele des Raumordnungs- u. des Regionalplanes
Mit Stellungnahme vom 11.06.02 hat die Landesplanungsbehörde festgestellt, dass das Vorhaben den Zielen der Raumordnung und Landesplanung nicht entgegensteht. Verwiesen wird auf die Ziffern 3.16 und 6.1.2.
- Ziffer 3: Bei der Aufforstung der Flächen E1 und E2 ist darauf zu achten, dass die gem. § 32 Landeswaldgesetz erforderlichen Waldschutzstreifen zu vorhandenen baulichen Anlagen eingehalten werden.
Aussage

Zu 6.2.2.2 Fachdienst Gesundheit

Hinsichtlich der Überschreitung lokaler Grenzwerte durch additive Lärmentwicklung wird auf Ziffer 6.1.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu 6.2.3 Hansestadt Lübeck (17.07.02 und 10.02.03/05.03.03)

Zu 6.2.3.1 Bereich Naturschutz, Untere Naturschutzbehörde (27.09.2004)

Hinsichtlich der Umsiedlung der Armleuchteralgen und Kammolchen, der Saatgutmischung der Anspritzbegrünung der Seitenflächen, der Sicherung der Umsetzung von Naturschutzmaßnahmen und der Unterhaltung der Ausgleichsmaßnahmen der Kleingewässer wird auf die Ziffern 2.1.2, 2.3.2 und 3.3.9 verwiesen.

Zu I Nr. 1 der Stellungnahme wird auf die Auflage 2.1.2.4 verwiesen.

Zu I Nr. 2: Soweit den nachgewiesenen Biotoptypen ein Schutzstatus nach § 15 a Abs. 1 Nr. 10 LNatSchG seitens des Fachgutachters abgesprochen wurde, ist dies nicht zu beanstanden. Es handelt sich insoweit nämlich um Teile der seitlichen Übergangflächen, wie sie die Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb des BMVBW vom 02.11.01 definieren. Danach beginnen die seitlichen Übergangflächen in 150 m Entfernung von der Startbahnmittellinie. Sie steigen mit einer Neigung von 1 : 7. Bauwerke/Objekte sollen die seitlichen Übergangflächen nicht durchstoßen. Mit dieser Richtlinie erfüllt die Bundesrepublik Deutschland als Vertragsstaat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) die Pflicht zur nationalen Umsetzung des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt. Dieses Abkommen bindet unmittelbar nur die Mitgliedsstaaten, so wie die Richtlinie unmittelbar nur die Verwaltung bindet, nicht aber im Verhältnis zum Bürger bzw. Flughafenbetreiber Rechtsnormqualität besitzt. Gleichwohl sind diese Bestimmungen für die Luftfahrtbehörden verbindlich, die für die Erfüllung dieser Anforderungen Sorge zu tragen haben. Abweichungen von den Anforderungen an die Hindernisfreiheit sind nur in Abstimmung mit der für die Flugsicherung zuständigen Stelle und dem BMVBW zuzulassen. Damit ist die Schaffung und dauerhafte Aufrechterhaltung der Hindernisfreiheit eine Form der kontinuierlich zu leistenden Bewirtschaftung, zumindest aber eine öffentlich-rechtliche Zweckbindung, die der Qualifizierung als § 15 a-Biotop entgegensteht.

Die aufgeworfene Frage nach einem Erhalt der Kleingewässer 602, 603, 701 und 702 wird ausführlich oben zu 6.1.18 behandelt.

Zu den Einwendungen und Bedenken gegenüber dem LBP schließt die Planfeststellungsbehörde sich der Aussage der Gutachter an, dass durch die Anlage des neuen Rollweges nur eine geringe zusätzliche Zerschneidungswirkung auf den Naturhaushalt zu erwarten ist, die sich jedoch nicht wesentlich auswirkt. Hierbei handelt es sich im wesentlichen nur um anlagebedingte Wirkungen, da der Verkehr auf dem Rollweg sehr gering ist. Die Barrierewirkung wird durch kleinklimatische Veränderungen bewirkt, die aber gerade für Arten von trockenen Lebensräumen (Trockenrasen und Heiden) überwunden werden können. Selbst für Amphibien und Laufkäfer stellt der Rollweg kein unüberwindliches Hindernis dar. Die vorhandene Situation stellt für in der Fortbewegung bodengebundene Arten, die eher feuchte und schattige Lebensräume bevorzugen, ein fast nicht zu überbrückendes Hindernis dar. Eine wesentliche Verschlechterung der Zerschneidungswirkung durch die Neuanlage des Rollweges ist nicht zu erwarten.

Bezüglich der geplanten Ersatzflächen außerhalb Lübecks wird auf Ziffer Zu 6.1.14 verwiesen. Bezüglich des erforderlichen Flächenbedarfs für die Ersatzlebensräume der Heidelerche wird auf das Einvernehmen mit dem MUNL verwiesen.

Hinsichtlich der Versickerung von Enteisungsmitteln wird auf die Ziffer 2.1.2.3 verwiesen.

Hinsichtlich des Auffangbeckens wird auf die Stellungnahme der UWB Lübeck verwiesen.

Zu der Einwendung gegenüber dem Gutachten zur Flora und Fauna schließt die Planfeststellungsbehörde sich der Aussage der Gutachter an, dass die Untersuchung der Fledermäuse für die Grönauer Heide eingeschränkte bis mittlere Wertigkeiten ergeben haben. Somit ist die Wertigkeit für Fledermäuse gegenüber dem Umland als durchschnittlich zu bezeichnen. Die nachgewiesenen Arten sind überwiegend euryök. Daraus ergibt sich, dass die Grönauer Heide und somit auch die dort vorkommenden Weiden- und Birkenpionierwälder und die Kleingewässer als Nahrungshabitat für Fledermäuse keine gegenüber dem Umland herausragende Bedeutung als Nahrungshabitat besitzen. Unbestritten ist, dass Weiden- und Birkenpionierwälder und Kleingewässer eine Bedeutung für zahlreiche Insektenarten besitzen können.

Zu den Anregungen und Bedenken gegenüber der Vereinbarkeit des Vorhabens mit der Vogelschutz-Richtlinie und der FFH-Richtlinie wird auf Ziffern 6.1.21 und 6.1.22 sowie 6.2.7 verwiesen.

Zu 6.2.3.2 Bereich Umweltschutz

Zu 6.2.3.2.1 Gesundheitlicher Umweltschutz/Immissionsschutz

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken wird auf die Ziffern 6.1.3 und 6.1.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu 6.2.3.2.2 Klimaschutzleitstelle

Zu den vorgetragenen Anregungen und Bedenken wird auf die Ziffern 6.1.2 und 6.1.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu 6.2.3.3 Bereich Stadtwald

Die in der Stellungnahme benannten Waldflächen wurden in die Betrachtung einbezogen. Aus dem Fachgutachten zu Lärm- und Luftschadstoffen ergibt sich, dass im Vergleich mit der derzeitigen Situation und der Nullvariante in den Prognosen keine zusätzlichen erheblichen Auswirkungen auf die Schutz- und Erholungsfunktionen dieser Waldfläche zu erwarten sind. Auch sind Auswirkungen auf die Vogelwelt (Brutverhalten) nicht zu befürchten. Die Dauerschalllärmswerte, die zz. unter 50 dB(A) liegen, werden auch in Zukunft diesen Wert nicht überschreiten.

Zu 6.2.3.4 Entsorgungsbetriebe Lübeck

Die Regelung der Folgekosten für die Verlegung von Versorgungsleitungen erfolgt außerhalb der Planfeststellung.

Zu 6.2.4 Kreis Herzogtum Lauenburg (01.07.02 u. 30.01.03)

Zu 6.2.4.1 Fachdienst „Gesundheitlicher Umweltschutz“

Zu den vorgetragenen Anregungen und Bedenken wird auf die Ziffern 6.1.6 und 6.1.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu 6.2.4.2 Fachdienst Katastrophenschutz

Zu den vorgetragenen Anregungen und Bedenken wird auf Ziffer 6.1.12 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu 6.2.5 Amt Büchen für die Gemeinde Bröthen (01.10.04)

Die Gemeinde macht geltend, die ihr durch Art. 28 Abs. 2 GG zugesicherte kommunale Planungshoheit werde völlig unterlaufen; ca. 60 % der Gemeindefläche würden schon jetzt für Ausgleichsmaßnahmen anderer Großprojekte in Anspruch genommen, so dass Ausgleichsflächen für beabsichtigte Baugebiete oder Maßnahmen wie geplanter Reiterhof, Radwegbau nicht mehr bereit gestellt werden können. Konkret die jetzt überplante Fläche sei von der Landgesellschaft als Tauschfläche für die Gemeinde zurückbehalten worden.

Die Gemeinde will an der jetzigen Nutzungsart Landwirtschaft festhalten bzw. diese Flächen selbst für ihre Ausgleichsmaßnahmen einbringen. Sie beanstandet, dass die Hansestadt Lübeck keine eingriffsnäheren Flächen angeboten hat, und bezweifelt, dass nähere geeignete Flächen untersucht wurden.

Für den Fall, dass an der Planung festgehalten wird, regt die Gemeinde an, ihr das Eigentum an der Fläche E 8 zu verschaffen und ihr nach Erfolg der Ersatzmaßnahmen auch die Pflege zu überlassen.

Dieses Vorbringen steht der Festsetzung als Ersatzfläche für den Flughafenausbau Lübeck nicht entgegen. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes hat eine Gemeinde dann eine wehrfähige, in die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen, wenn eine eigene hinreichend bestimmte Planung nachhaltig gestört wird oder wenn das Vorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren Planung der Gemeinde entzieht (BVerwG, Beschl. v. 05.11.02 – 9 VR 14/02 -, NVwZ 2003, 207 m.w.N.). Dies ist hier nicht der Fall.

Soweit sich die Gemeinde auf mögliche künftige Planungen wie einen Radweg bezieht, ist dies noch keine hinreichend verfestigte Planung, die einen Vorrang beanspruchen könnte. Aber auch die dargelegte Planung für einen Reiterhof verschafft der Gemeinde kein Abwehrrecht. Zunächst handelt es sich hierbei nicht um eine kommunale Planung, sondern um ein privates Vorhaben. Die Gemeinde hat auch nicht vorgetragen, dass für eine solche Pla-

nung bereits ein Bauleitplan aufgestellt oder auch nur ein Aufstellungsbeschluss gefasst worden sei. Dass die Überplanung der Fläche E 8 eine hinreichend verfestigte Planung verhindern würde, ist nicht hinreichend dargelegt. Zum einen bleibt nämlich offen, ob der Reiterhof nicht auch an anderer Stelle im Gemeindegebiet verwirklicht werden könnte. Zum anderen soll der Reiterhof nicht auf oder in unmittelbarer Nähe von E 7 realisiert werden, sondern im Norden des Siedlungsgebietes liegen. Die Anlage dort scheitert aber nicht an der Überplanung der Fläche E 8, sondern daran, dass eine für den Betrieb des Reiterhofs benötigte Nachbarfläche bereits für Zwecke des Naturschutzes gebunden ist und somit originär diese räumliche Begrenzung der zur Verfügung stehenden Betriebsflächen dem Projekt „Reiterhof“ entgegensteht. Eine Aufhebung der naturschutzfachlichen Zweckbindung und Ausweisung zur gewerblichen Nutzung steht nicht im alleinigen Belieben der Gemeinde, sondern erfordert die Zustimmung der Naturschutzbehörden. Schon deshalb ist nicht zu erkennen, dass die Einrichtung und Betrieb eines Reiterhofs auf einer Naturschutzfläche an der hier strittigen Überplanung einer Ackerfläche im Süden der Gemeinde scheitert. Selbst wenn mit der Landgesellschaft ein Flächentausch ins Auge gefasst worden war und eine Einigung mit den Naturschutzbehörden erfolgt sein sollte, müsste die Gemeinde nachweisen, dass ein solcher Flächentausch nicht auch mit einer anderen Fläche erfolgen kann.

Nach alledem steht nicht fest, dass die Planung des Flughafens Lübeck eine hinreichend verfestigte kommunale Planung verhindert. Es ist aber auch unter Berücksichtigung allgemeiner kommunaler Entwicklungsmöglichkeiten vor dem Hintergrund einer bereits weit reichenden Überplanung des Gemeindegebiets für Maßnahmen des Naturschutzes nicht zu ersehen, dass dieses Vorhaben die kommunale Planungshoheit verletzt. Angesichts einer Flächengröße von 8,52 ha ist nämlich nicht zu erkennen, dass das Vorhaben „wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren Planung entzieht“ (so der Maßstab des Bundesverwaltungsgerichts, s.o.). Zudem liegt die Fläche E 8 in dem in der dritten Meldetranche aufgeführten Vogelschutzgebiet Langenlehsten, so dass hierauf ohnehin nur Planungen umgesetzt werden können, die mit der Vogelschutzrichtlinie vereinbar sind. Die Überplanung für Zwecke der avifaunistischen Kompensation wird dieser Zielrichtung gerecht, ohne dass hierdurch eine grundlegende Veränderung des örtlichen Gepräges oder der örtlichen Strukturen eintritt.

Schließlich geht die Gemeinde ausweislich ihrer Stellungnahme selbst davon aus, dass an der Nutzungsart Landwirtschaft für die Ersatzfläche festgehalten wird bzw. diese Fläche durch die Gemeinde selbst für Ausgleichsmaßnahmen eingebracht werden soll. Damit ist eine verbindliche kommunale Überplanung dieser Fläche nicht festzustellen.

Die Forderung der Gemeinde, ihr das Eigentum an der Fläche E 8 zu verschaffen, wird zurückgewiesen. Das Grunderwerbsverzeichnis weist als künftigen Eigentümer die Flughafen Lübeck GmbH aus. Dies entspricht dem Grundsatz, dass der Träger eines Vorhabens rechtlich und tatsächlich in der Lage sein muss, die ihm auferlegten Pflichten, zu denen die Durchführung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen gehört, zu erfüllen. Der Vorhabensträger muss also regelmäßig selbst Eigentümer der hierfür benötigten Flächen sein oder werden. Mindestens aber muss er den Nachweis führen, dass er dem Eigentümer gegenüber uneingeschränkt dinglich berechtigt ist, die Maßnahmen durchzuführen. Selbst wenn also der Gemeinde das Eigentum verschafft würde, wäre diese gleichwohl aufgrund der im Grundbuch einzutragenden Belastung dem Vorhabensträger gegenüber nicht berechtigt, nach eigenem Belieben über die Fläche zu verfügen.

Wer die Entwicklung und Pflege von Ausgleichs- oder Ersatzflächen tatsächlich durchführt – der Vorhabensträger oder ein von ihm beauftragter Dritter – ist auf der Ebene der Planfeststellung regelmäßig nicht zu entscheiden und kann auch hier der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben.

Die Eignung der Fläche für die avifaunistische Kompensation steht außer Frage. Zur Frage der Entfernung vom Eingriffsort wird auf die obigen Ausführungen zu 6.1.14 verwiesen.

Zu 6.2.6 Gemeinde Götting (30.09.04)

Die Gemeinde sieht in der Inanspruchnahme der Ersatzfläche E 7 für landschaftspflegerische Maßnahmen einen erheblichen Eingriff in die gemeindliche Planungshoheit.

Sie beanstandet, dass die Hansestadt Lübeck keine eingriffsnäheren Flächen angeboten hat, und bezweifelt, dass nähere geeignete Flächen untersucht wurden. Die Hansestadt Lübeck habe ein ausreichendes Flächenpotenzial.

Für den Fall, dass an der Planung festgehalten wird, regt die Gemeinde an, ihr etwaige für die Ausgleichsbilanz nicht erforderliche Teilflächen zu übereignen bzw. generell das Eigentum an der Fläche E 7 zu verschaffen und ihr nach Erfolg der Ersatzmaßnahmen auch die Pflege zu überlassen.

Dieses Vorbringen steht der Festsetzung als Ersatzfläche für den Flughafenausbau Lübeck nicht entgegen. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes hat eine Gemeinde dann eine wehrfähige, in die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen

fremde Fachplanungen, wenn eine eigene hinreichend bestimmte Planung nachhaltig gestört wird oder wenn das Vorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren Planung der Gemeinde entzieht (BVerwG, Beschl. v. 05.11.02 – 9 VR 14/02 -, NVwZ 2003, 207 m.w.N.). Dies ist hier nicht der Fall.

Die Gemeinde hat nicht dargelegt, dass konkrete Planungen der Gemeinde durch die für den Flughafenausbau geplanten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen verhindert würden. Die Betroffenheit in der durch Art. 28 Abs. 2 GG geschützten Planungshoheit wird daraus abgeleitet, dass Ausgleichsmaßnahmen im räumlich-funktionalen Zusammenhang zur Maßnahme stehen sollen. Dies ist aber kein Belang der kommunalen Selbstverwaltung, sondern ein Aspekt der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung.

Es ist auch sonst nicht zu ersehen, dass die Überplanung einer Fläche von 11,33 ha „wegen der Großräumigkeit des Vorhabens wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren Planung entzieht“ (so der Maßstab des Bundesverwaltungsgerichts, s.o.).

Die Forderung der Gemeinde, ihr das Eigentum an der Fläche E 7 zu verschaffen, wird zurückgewiesen. Das Grunderwerbsverzeichnis weist als künftigen Eigentümer die Flughafen Lübeck GmbH aus. Dies entspricht dem Grundsatz, dass der Träger eines Vorhabens rechtlich und tatsächlich in der Lage sein muss, die ihm auferlegten Pflichten, zu denen die Durchführung der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen gehört, zu erfüllen. Der Vorhabensträger muss also regelmäßig selbst Eigentümer der hierfür benötigten Flächen sein oder werden. Mindestens aber muss er den Nachweis führen, dass er dem Eigentümer gegenüber uneingeschränkt dinglich berechtigt ist, die Maßnahmen durchzuführen. Selbst wenn also der Gemeinde das Eigentum verschafft würde, wäre diese gleichwohl aufgrund der im Grundbuch einzutragenden Belastung dem Vorhabensträger gegenüber nicht berechtigt, nach eigenem Belieben über die Fläche zu verfügen.

Wer die Entwicklung und Pflege von Ausgleichs- oder Ersatzflächen tatsächlich durchführt – der Vorhabensträger oder ein von ihm beauftragter Dritter – ist auf der Ebene der Planfeststellung regelmäßig nicht zu entscheiden und kann auch hier der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben.

Eine Übereignung einer für die Kompensation eventuell nicht erforderlichen Teilfläche kommt jedenfalls derzeit nicht in Betracht. Es ist nicht zu erkennen, dass für die Beeinträchtigungen der Avifauna übermäßiger Ersatz eingeplant würde, auf den verzichtet werden

könnte. Es mag sein, dass nach Durchführung der Maßnahmen ein Erfolg verzeichnet werden kann, der die erwartete Kompensation übersteigt. Die bloße Möglichkeit einer solchen Entwicklung rechtfertigt aber ex ante keine Reduktion der Flächengröße und begründet auch keinen Übereignungsanspruch der Gemeinde, wenn sich eine solche positive Entwicklung tatsächlich einstellt.

Die Eignung der Fläche für die avifaunistische Kompensation wird von der Gemeinde nicht bestritten. Zur Frage der Entfernung vom Eingriffsort wird auf die obigen Ausführungen zu 6.1.14 verwiesen.

Zu 6.2.7 Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft (11.11.04)

Die Herstellung der Hindernisfreiheit für den Bestand des Flughafens ist im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung nicht zu betrachten, da diese Hindernisfreiheit auf den Bestand und nicht auf den planfestgestellten Ausbau bezogen ist. Es handelt sich dem entsprechend auch nicht um Umweltauswirkungen dieses Vorhabens, die in der Umweltverträglichkeitsprüfung zu ermitteln, darzustellen und zu bewerten waren.

Zur Forderung nach Berücksichtigung der kumulativen Wirkungen auf das benachbarte Vogelschutzgebiet sowie das FFH-Gebiet s. unten zu 6.1.21 und zu 6.1.22.

Auf die Ausführungen zu 6.1.21 wird auch wegen der Qualifizierung des Gebietes als Europäisches Vogelschutzgebiet respektive faktisches Vogelschutzgebiet verwiesen.

Zu 6.2.8 Forstamt Trittau (18.06.02)

Forderung nach Verzicht auf Erweiterung der Hindernisfreiheit rechts und links des Rollweges N sowie in nordwestlicher Richtung, 422

Für die Verlängerung der Start-/Landebahn nach Osten ist keine Erweiterung der Hindernisfreiheit nötig. Die Herstellung der Hindernisfreiheit im Jahr 2001 für die bereits bestehende Piste schließt die Hindernisfreiheit für das neue Startbahnstück mit ein. Die Herstellung der Hindernisfreiheit ist im Jahr 2001 nach dem Regelwerk (International Civil Aviation Organisation (ICAO), Annex 14) und Nachrichten für die Luftfahrt (NfL) vom November 2001 genau vorgegeben ist und korrekt hergestellt wurde.

Die Herstellung der Hindernisfreiheit für die Rollbahn N ist eine Sicherheitsmaßnahme für den Flughafenbetrieb, die nach ICAO, Annex 14, und NfL I durchgeführt werden muss.

Zu 6.2.9 Amt Nordstormarn für die Gemeinde Klein Wesenberg, Ortsteil Klein Schenkenberg (26.06.2002)

Der geplante Ausbau des Flughafens Lübeck-Blankensee bedingt nicht den geforderten Bau eines Radweges an der K 71, da schon durch die im Bau befindliche A 20 eine Neuorientierung der zum und vom Flughafen gerichteten Verkehre erfolgen wird.. Gleichwohl hat der Kreis Stormarn mit Schreiben vom 21.11.2002 dem Amt Nordstormarn mitgeteilt, dass der Verkehrsausschuss des Kreises Stormarn im Rahmen der Überarbeitung des Bauprogramms 2003 das Radverkehrskonzept definiert hat. Der Abschnitt der Kreisstraße 71 von der Kreisgrenze bis Klein Wesenberg ist Bestandteil des kreisweiten Grund- und Flächenradwegenetzes und ist durch eine Aufnahme in die Dringlichkeitsstufe II im Bauprogramm berücksichtigt worden.

Hinsichtlich der übrigen Anregungen und Bedenken wird auf die Ziffern 6.1.1, 6.1.2, 6.1.6 und 6.1.12 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu 6.2.10 (Amt Ratzeburg-Land (07.02.03, 25.07.03))

Zu den einzelnen Stichworten der Stellungnahmen wird folgendes ausgeführt:

Die Beanstandung, das vereinfachte Beteiligungsverfahren sei auf die erste Planänderung nicht anwendbar, wird zurückgewiesen, vgl. oben zu Ziffer 6.1.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Fehl geht die Auffassung, die Identität zwischen Ursprungsvorhaben und Änderungsvorhaben sei nach der ersten Planänderung nicht mehr gewahrt. Der dieser Planänderung zugrunde liegende Plan und Text stellt das Ergebnis der Überarbeitungen einzelner Planfeststellungsunterlagen zu den Stellungnahmen und Einwendungen zum öffentlich ausgelegten Plan dar. Wie dem Amt Ratzeburg-Land schon aus vorangegangenen vereinfachten Planänderungsverfahren zu bedeutenden Straßenbauvorhaben bekannt, werden im Planänderungsverfahren sogenannte Deckblätter (geänderter Plan in Text oder Karte) erstellt, deren Änderung immer im Zusammenhang mit dem erstmalig ausgelegten Plan zu sehen ist. Ungeachtet der Planänderungen hat sich der Gegenstand des Ausbauvorhabens nicht geändert, die angesprochene Identität zwischen ursprünglicher und geänderter Planung ist gewahrt.

Zur Frage der Oberflächenentwässerung im Wasserschongebiet ist festzustellen, dass die überarbeitete Umweltverträglichkeitsstudie die durch das Vorhaben verursachten Umweltauswirkungen in einer Tiefe beschreibt, die eine sachgerechte Prüfung der Umweltauswirkung zulässt. Auf die Bewertung der Umweltauswirkungen gem. § 12 UVPG, die den Plan-

feststellungsunterlagen als Anhang beigelegt ist, wird verwiesen. Somit ist auch das genannte Wasserschongebiet in die Prüfung mit einbezogen worden, denn das Vorhaben liegt insgesamt in einem derartigen Gebiet. Der Hinweis auf ein Wasserschongebiet ist in der Karte erfolgt durch Blaeintragung der Planfeststellungsbehörde.

Zu 6.2.10.1 (Amt Ratzeburg-Land als Schulträger der Waldschule (12.07.02))

Antragsunterlagen unvollständig

Verwiesen wird auf Ziffer 6.1.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses. Soweit im weiteren sich diese Bedenken gegen die Prognose, die Einstellung des Szenarios „Ersatzflughafen bzw. Entlastungsflughafen für Hamburg – Fuhlsbüttel, der vorhandenen Hochdruck-Ferngasleitung sowie Nichtnachvollziehbarkeit von Aussagen hinsichtlich des Unglücks- bzw. Katastrophenfalls, das Fehlen eines Lärmschutzplanes sowie auf elektromagnetische Untersuchungen vorgetragen werden wird auf die Ziffern 6.1.2, 6.1.3, 6.1.6, 6.1.9 sowie 6.1.12 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Der Forderung nach einer Einfügung der Unterlagen und der Auswertung des Scopingverfahrens in die Planfeststellungsunterlagen ist nicht nachzukommen, da allein die Umweltverträglichkeitsstudie Gegenstand der Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 9 UVPG ist.

Soweit die Vorlage eines lärmmedizinischen Gutachtens gefordert wird, wird auf Ziffer 6.1.7 und zusätzlich auf Ziffer 6.1.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Sofortige Vollziehbarkeit des PFB kommt nicht in Betracht

Die sofortige Vollziehbarkeit ist gesetzlich vorgegeben durch § 10 Abs. 6 LuftVG. Verwiesen wird auf Ziffer 6.1.25, hingewiesen

Elektromagnetische Untersuchungen und Bewertungen

Verwiesen wird auf Ziffer 6.1.9 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Platzrunden und Übungsflüge

Verwiesen wird auf Ziffer 6.1.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Einbau von Schalldämmtüren, Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern in sämtlichen Räumen der Waldschule Groß Grönau

Verwiesen wird auf Ziffer 6.1.6. dieses Planfeststellungsbeschlusses. Im Ergebnis sind Maßnahmen des passiven Schallschutzes dem Vorhabensträger im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht aufzuerlegen. Der Vorhabenträger übernimmt ohne Vorliegen

einer rechtlichen Verpflichtung die Kosten für Schalldämmlüfter für die Klassenzimmer und das Lehrerzimmer. Hierbei handelt es sich um die einmaligen Herstellungskosten dieser Anlagen. Die Unterhaltung und Erneuerung dieser Anlagen haben durch den Gebäudeeigentümer zu erfolgen.

Verbot von Flugzeugstarts in Richtung Osten bzw. von Landungen aus Richtung Osten aus Lärm- und Sicherheitsgründen

Verwiesen wird auf Ziffer 6.1.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses

Zu 6.2.10.2 Gemeinde Groß Grönau (12.07.02), vertreten durch den Rechtsanwalt Joachim H. Dörfler

Soweit Anregungen und Bedenken dieser Stellungnahme denen der vorstehenden Ziffer dieses Planfeststellungsbeschlusses entsprechen, wird hierauf verwiesen.

Irreführende Antragsunterlagen (Verlängerung des Rollweg R um 100m)

Es wird auf Ziffer 6.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Nachtflugverbot und festgelegte Betriebszeiten

Verwiesen wird auf Ziffer 6.1.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Potentialanalyse

Verwiesen wird auf Ziffer 6.1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Bekanntmachung der Planauslegung in anderen Orten

Verwiesen wird auf Ziffer 6.1.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Auslegungs- und Einwendungsfrist

Verwiesen wird auf Ziffer 6.1.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Fehlende Unabhängigkeit der Gutachter

Verwiesen wird auf Ziffer 6.1.17 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung

Langjährige Erfahrungen aller Verkehrsflughäfen zeigen, dass die Gefahr einer Verunreinigung des Niederschlagswassers von der Piste und den Rollbahnen äußerst gering ist. Nach einer Behandlung der Piste mit chemischen Enteisungsmitteln wird das Wasser direkt von

Schlitzrinnen, die sich neben der Piste befinden, in einen Auffangbehälter geleitet und aus dem Behälter in mit einer Pumpe ins Schmutzwassernetz der Stadt Lübeck abgegeben werden. Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung sind daher nicht zu erwarten.

Vorklärung von Niederschlagswasser

Die Gefahr einer Verunreinigung des Niederschlagswassers von der Piste und den Rollbahnen ist äußerst gering. Eine Vorklärung des Niederschlagswassers ist nicht erforderlich.

Fehlende Alternativplanung, 458

Verwiesen wird auf Ziffer 6.1.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Fehlende Wahrung der Planungshoheit durch Unterlassen eines Raumordnungsverfahrens

Verwiesen wird auf die Ziffern 3.16 und 6.1.1.

Die Genehmigungsfiktion nach § 71 Abs. 2 LuftVG gilt nicht

Verwiesen wird auf Ziffer 6.1.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Unterbliebene Berücksichtigung von Mitwirkungsrechten in allen vorigen flugrechtlichen Genehmigungsverfahren

Frühere flugrechtliche Genehmigungsverfahren sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Lärmmedizinisches Gutachten und Schallschutz für das Gemeindehaus und die Grönau-Halle

Verwiesen wird auf die Ziffern 6.1.6 und 6.1.7 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Verletzung der Finanzhoheit

Grundsätzlich hat die Gemeinde eine Rechtsposition, die ihr aus dem in Art. 28 Abs. 2 GG verfassungsrechtlich geschützten Recht auf Selbstverwaltung zusteht. Hierzu gehört auch die Finanzhoheit. Die Flughafenplanung und die mögliche Realisierung des Flughafenprojektes kann zukünftig Auswirkungen auf die Einnahmehöhe bei den gemeindlichen Steuern haben. Es handelt hierbei jedoch um eine mittelbare Auswirkung. Es wird durch das geplante Vorhaben in keiner Weise unmittelbar in finanzhoheitlichen Bereiche eingegriffen, die der Gemeinde vorbehalten sind, wie z.B. die Festlegung der Steuerhebesätze bei der Grundsteuer A und B oder der Gewerbesteuer.

Der Einwand der Beeinträchtigung der Finanzhoheit ist nur dann als abwägungserheblich anzusehen, wenn dargelegt und nachgewiesen wird, dass der finanzielle Spielraum der Gemeinde nachhaltig in nicht mehr zu bewältigender und hinzunehmender Weise eingeengt wird. Dies ist hier nicht ersichtlich.

Letztendlich gibt es Vorhaben anderer Planungsträger, die zu Einwirkungen in ein Gemeindegebiet führen können. Im Rahmen der Abwägung ist dem öffentlichen Interesse an dem Ausbau des Flughafens Lübeck-Blankensee gegenüber dem hier geltend gemachten Belang der Vorrang einzuräumen.

Unzureichende Bedarfsbegündung
Verwiesen wird auf Ziffer 6.1.2.

Eingriff in die kommunale Planungshoheit: Ersatzgrundstück für B-Plan Nr. 13

Grundsätzlich betroffen und in soweit einwendungsberechtigt sind Gemeinden im Hinblick auf ihre öffentlich-rechtliche Planungshoheit, die ein Teil des durch Art. 28 Abs. 2 GG geschützten Selbstverwaltungsrechts und deshalb grundsätzlich bei jeder Planfeststellung zu berücksichtigen ist, soweit sie in bestehende Planungen der Gemeinde eingreift oder die Möglichkeiten zukünftiger Planungen beeinträchtigt.

Die Gemeinde Groß Grönau bringt vor, die gemeindliche Planung für ein Grundstück im Bereich ihres rechtskräftigen B-Planes Nr. 13 würden mit der Planfeststellung zunichte gemacht.

Das Gewicht dieses Vorbringens ist umso größer, je konkreter die betroffene Planung und je schwerer die Beeinträchtigung wiegt. Die Gemeinde hat mit Schreiben vom 05. November 2003 größere Teile der Planzeichnung und des textlichen Teiles des B-Planes Nr. 13 der Gemeinde Groß Grönau in Kopie übersandt. Der Satzungsbeschluss der Gemeindevertretung wurde nach Durchführung der vorgeschriebenen Verfahrensschritte bereits am 12.09.1995 gefasst. Den Unterlagen ist nicht zu entnehmen, ob der B-Plan nach den zu dieser Zeit geltenden Vorschriften genehmigt und bekannt gemacht wurde. Nur in diesem Falle hätte er tatsächlich Wirksamkeit erreicht.

Doch selbst unter der Annahme, der Plan wäre zurzeit schwebend unwirksam, könnte er als hinreichend konkretisierte Planung der Planfeststellung des Flughafens entgegenstehen.

Inhaltlich handelt es sich um die geplante Anlage einer Tennishalle, eines Sport- sowie eines Spielplatzes und mehrerer Dauerkleingärten. Gründe dafür, dass die seit 8 Jahren fest stehenden Planung von der Gemeinde nicht umgesetzt wurde, sind nicht angeführt.

Die Nähe des Flughafens hat der Planung der Tennishalle in der Vergangenheit an diesem Ort nicht entgegengestanden.

Im Kern zielt die Forderung der Gemeinde nicht auf Wiederherstellung ihrer Planungshoheit, sondern auf Schadenersatz für die eventuelle Wertminderung des gemeindeeigenen Grundstücks, auf dem die Sportanlage errichtet werden sollte.

Auch diese Forderung, die die Gemeinde nicht als Träger öffentlicher Belange, sondern als öffentlicher Rechtsträger und gleichzeitig Grundeigentümer stellen kann, wird zurückgewiesen. Verwiesen wird in diesem Zusammenhang auf Ziffer 6.1.5 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Entwässerung, Grundwasser, Trinkwasser

Langjährige Erfahrungen aller Verkehrsflughäfen zeigen, dass die Gefahr einer Verunreinigung des Niederschlagswassers von der Piste und den Rollbahnen äußerst gering ist. Nach einer Behandlung der Piste mit chemischen Enteisungsmitteln wird das Wasser direkt von Schlitzrinnen, die sich neben der Piste befinden, in einen Auffangbehälter geleitet und aus dem Behälter in mit einer Pumpe ins Schmutzwassernetz der Stadt Lübeck abgegeben werden. Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung wird es nicht geben.

Entwässerung: Oberflächenwasser

Die Gefahr einer Verunreinigung des Niederschlagswassers von der Piste und den Rollbahnen ist äußerst gering. Eine Vorklärung des Niederschlagswassers ist nicht erforderlich.

Bloße Ausnahmegenehmigung Rollwege C u. N, Flugbetrieb Rollweg C

Frühere flugrechtliche Genehmigungsverfahren sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Ausnahmegenehmigung hat Bestand und wurde VG Schleswig bestätigt.

Zu 6.2.10.3 Gemeinde Groß Sarau (12.07.02) vertreten durch den Rechtsanwalt Joachim H. Dörfler

Mit Ausnahme der Ziffern 9 und 10 der Stellungnahme ist diese identisch mit der der Gemeinde Groß Grönau. Insofern wird auf die Ausführungen hierzu (Ziffer 6.2.10.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses) verwiesen.

Nachweis über Rechtmäßigkeit der Nutzung des Blankensees

Der Flughafenbetreiber verfügt über gültige Einleitungserlaubnisse der unteren Wasserbehörde Lübeck. Es ist seitens des Kreises Herzogtum – Lauenburg und des Ministerium für

Natur, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Schleswig-Holstein hierzu keine eigene oder andere Zuständigkeit vorgetragen worden, so dass von der Rechtmäßigkeit der Zuständigkeit der Wasserbehörde für die hier in Rede stehenden wasserrechtlichen Einleitungserlaubnisse auszugehen ist.

Untersuchung des Blankensees auf Kriegsmunition

Für den Bereich des Ausbauvorhabens wurde der Kampfmittelräumdienst des Landes Schleswig-Holstein bereits eingeschaltet. Dem Vorhabensträger ist nicht die Untersuchung auf Kampfmittel im Blankensee im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses aufzuerlegen, da ein baulicher Eingriff in dieses Gewässer durch das hier planfestzustellende Vorhaben nicht erfolgt.

Zu 6.2.11 DFS Deutsche Flugsicherung (13.06.02 und 03.02.03)

Die Planfeststellungsbehörde teilt in Übereinstimmung mit der Luftfahrtbehörde die Auffassung, dass eine Berücksichtigung der vorgebrachten Anregungen und Bedenken im Rahmen der Anpassung der Genehmigung an das Ergebnis der Planfeststellung erfolgen kann, ohne dass es zur umfassenden Konfliktbewältigung bereits vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens bedarf. Die DFS selbst erklärte gegenüber der Anhörungsbehörde, dass Belange der DFS nicht betroffen sind und im übrigen eine Beteiligung im *Genehmigungsverfahren* ausreicht.

Zu 6.2.12 Zurückgewiesene Anträge in der Erörterung der Träger öffentlicher Belange (08.04.03 bis 12.08.03)

Soweit die Anhörungsbehörde während des Erörterungsverfahrens über die gestellten Anträge entschieden hat, bestätigt die Planfeststellungsbehörde diese Entscheidungen.

Im Übrigen haben die Antragsteller die in den schriftlichen Stellungnahmen vorgebrachten Anregungen und Bedenken während der Erörterung erneut vorgetragen und durch die gesonderte Antragstellung während der Erörterung unterstrichen, dass sie der Überzeugung waren, ihre schriftlich vorgebrachten Bedenken seien innerhalb des Anhörungsverfahrens und durch die Erörterung nicht ausgeräumt worden. Insoweit wird auf die diesbezüglichen Zurückweisungen und Ausführungen zu 6.1 verwiesen.

Zu 6.3 Zurückgewiesene Forderungen der anerkannten Naturschutzverbände

Zu 6.3.1 AG 29 (18.06.02/15.07.02 und 10.02.03)

Die AG 29 macht sich ausweislich der vorliegenden Stellungnahme die Einwendungen des BUND sowie des NABU zu eigen. Aufgrund dessen werden im Weiteren Ausführungen zu einzelnen Stichworten nur insoweit in dieser Ziffer des Planfeststellungsbeschlusses vorgenommen, soweit sie nicht schon in den Ziffern 6.3.2 und 6.3.3 behandelt sind. Auf diese Ziffern des Planfeststellungsbeschlusses wird diesbezüglich verwiesen. Weiterhin betrifft eine Vielzahl der Einwendungen auch von anderer Seite vorgebrachte Aspekte, etwa zur Planrechtfertigung, zum Gegenstand und zum Gang des Verfahrens etc., so dass insoweit ergänzend auf die obigen Ausführungen zu 6.1 verwiesen wird.

Stellungnahme vom 18.06.02 / 15.07.02:

Hinsichtlich der Abgrenzung des Vogelschutzgebietes „Wulfsdorfer Heide“ und der fehlenden Benennung als FFH-Gebiet wird auf die Überarbeitung der FFH-Verträglichkeitsprüfungen hingewiesen. Soweit diese Bedenken weiterhin aufrecht erhalten bleiben, werden diese nicht geteilt. Auf das Benehmen mit der Naturschutzbehörde wird verwiesen. Darüber hinaus wird auf die Ziffer 6.1.21 und Ziffer 6.1.22 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Anregungen und Bedenken, die sich auf die naturschutzfachlichen Bewertungen und Grundlagen beziehen, wird soweit sie sich auf die Vereinbarkeit des Vorhabens mit der Vogelschutzrichtlinie beziehen auf Ziffer 6.1.21, soweit sie sich auf Vereinbarkeit mit der FFH-Richtlinie auf Ziffer 6.1.22, soweit sie sich auf die Umweltverträglichkeitsstudie auf Ziffer 6.1.23 und soweit sie sich auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan beziehen auf Ziffer 6.1.24 dieses Planfeststellungsbeschlusses sowie der im Nachgang zu dieser Stellungnahme vorgenommenen Planänderungen (1. und 2. Planänderung) verwiesen.

Soweit die Alternativenprüfung in der UVS bemängelt wird, wird dieses auch aufgrund der im Verfahren überarbeiteten Studie nicht geteilt.

Soweit kritisiert wurde, dass der Kartierungszeitraum zu kurz und keine konsequente Datenübernahme aus dem PEP vorgenommen worden sei, ist auf folgendes hinzuweisen: Der Un-

tersuchungszeitraum für die Durchführung der Bestandaufnahme richtet sich nach den spezifischen Ansprüchen der zu untersuchenden Artengruppen. Für die Tierartengruppe Amphibien ist der Regeluntersuchungszeitraum (u.a. auch von der Zielart abhängig) zwischen März und Mai eines Jahres. Die Amphibien wurden 2001 von März bis Oktober 2001 untersucht. In den Jahren 2002 und 2004 wurden die Bestände nochmals überprüft.

Die Tierartengruppe Brutvögel wurde im Zeitraum von April bis Juni 2001 kartiert, der Regeluntersuchungszeitraum ist in der Regel zwischen März bis Juni. Im Jahr 2004 wurde der Bereich nördlich der Start- und Landebahn nachkartiert. Daraus geht hervor, dass der Kartierungszeitraum richtig gewählt wurde und ausreichend ist.

Die von Behrends et al. erhobenen Daten sind in den Gutachten hinreichend berücksichtigt worden. Es ist festzuhalten, dass Behrends et al. einen anderen Untersuchungsauftrag hatten, aus dem sich auch ein anderes Spektrum dazu betrachteter Arten ergab. In den FFH-Verträglichkeitsprüfungen wurden die Daten von Behrends et al. nachvollziehbar herangezogen. Darüber hinaus wird auf die Ziffer 6.1.21 und Ziffer 6.1.22 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Soweit die Erstellung eines naturschutzfachlichen Leitbildes auf der Grundlage des PEP für erforderlich gehalten wird, ist anzumerken, dass als naturschutzfachliches Leitbild für die Ermittlung und Bewertung der erheblichen Eingriffe die Schutz- und Entwicklungsziele des einstweilig sichergestellten NSG „Grönauer Heide“ dienen. PEP ist nur ein Gutachten, welches einen Vorschlag für die Erhaltung und Pflege des NSG enthält und nicht verbindlich ist. Daher kann es nicht als Leitbild hinsichtlich der Ermittlung und Bewertung der Erheblichkeit der geplanten Eingriffe herangezogen werden.

Die Bedenken am Ende dieser Ziffer in der Stellungnahme werden nicht geteilt. Die zuständige Naturschutzbehörde hat zu dem vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan ihr Einvernehmen erteilt.

Zu den Bedenken hinsichtlich der Einleitung von belasteten Niederschlagswasser ist auf folgendes hinzuweisen: Langjährige Erfahrungen aller Verkehrsflughäfen zeigen, dass die Gefahr einer Verunreinigung des Niederschlagswassers von der Piste und den Rollbahnen äußerst gering ist. Nach einer Behandlung der Piste mit chemischen Enteisungsmitteln wird das Wasser direkt von Schlitzrinnen, die sich neben der Piste befinden, in einen Auffangbehälter geleitet und aus dem Behälter in mit einer Pumpe ins Schmutzwassernetz der Stadt Lübeck abgegeben werden. Die Gefahr einer Verunreinigung des Niederschlagswassers von

der Piste und den Rollbahnen ist äußerst gering. Eine Vorklärung des Niederschlagswassers ist nicht erforderlich.

Zu der Befürchtung, die Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sind als problematisch anzusehen und die Variantenprüfung unzureichend, ist auszuführen, dass für die Umsiedlung von gefährdeten Pflanzenarten ein Monitoringprogramm vorgesehen ist. Dadurch wird die Wirksamkeit der Minimierungsmaßnahme gewährleistet.

Die Wahl der Nordvariante ist unter dem Gesichtspunkt des Schutzgutes Boden die bessere Variante, dies wurde so auch nur dargestellt.

Zur Forderung nach schutzgutspezifischen Ausgleichsmaßnahmen ist folgendes anzumerken: Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden als multifunktionale Kompensation betrachtet, mit der auch die Beeinträchtigungen von Boden, Wasser und Klima ausgeglichen werden. Ein Ausgleich für Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen durch Versiegelung ist durch Entsiegelung nicht möglich. Ersatz wird durch Extensivierung bisher intensiv landwirtschaftlich genutzter Flächen erbracht. Des Weiteren wird hinsichtlich der Kompensationsmaßnahmen auf das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde verwiesen.

Hinsichtlich der Kritik an zu niedrig angesetzten Kompensationsfaktoren wird auf das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde verwiesen.

Das Ausgleichskonzept für die Kleingewässer wurde durch Planänderung überarbeitet und auch der Kompensationsfaktor für Kleingewässer wurde dabei optimiert. Soweit diese Bedenken weiterhin aufrecht erhalten bleiben, werden diese nicht geteilt. Die zuständige Naturschutzbehörde hat zu dem vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan ihr Einvernehmen erteilt.

Soweit ein neues Ausgleichskonzept außerhalb des Flughafens gefordert wurde, wird auf die Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie auf das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde verwiesen. Die Flächen parallel der Start- und Landebahn sowie des Rollweges sind nicht mehr als Ausgleichsflächen vorgesehen.

Soweit Anregungen und Bedenken zur Entwässerung des Niederschlags- und des mit Enteisungsmittel versetzten Wassers bestehen, wird auf Ziffer 6.1 sowie auf das Einvernehmen

mit der zuständigen Wasserbehörde und den Entsorgungsbetrieben verwiesen. Diese Behörden sind auch mit zuständig in der Aufstellung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr, was außerhalb der Planfeststellung festgelegt wird.

Soweit in Ziffer 8 der Stellungnahme im Ergebnis die vorliegenden Unterlagen als Grundlage der in diesem Verfahren zu erteilenden wasserrechtlichen Erlaubnisse und Genehmigungen für unzureichend erachtet werden, wird diese Auffassung nicht geteilt. Dies ergibt sich auch als Ergebnis der Beteiligung der unteren Wasserbehörde. Ergänzend wird auf die Ausführungen hierzu in Ziffer 6.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Stellungnahme vom 15.07.02:

Die Kritik an der Größe des **Untersuchungsraumes** wird nicht geteilt. Eine fachgerechte und Schutzgut bezogene Abgrenzung wurde vorgenommen, wie sich aus dem Plan 0 ersehen läßt. Der Untersuchungsraum ist ausreichend bemessen worden, um alle entscheidungserheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG zu ermitteln.

Die funktionalen Zusammenhänge werden indirekt über die beschriebenen **Umweltauswirkungen** auf die einzelnen Schutzgüter erfasst und auch dort beschrieben. Darüber hinaus wurden sie im Kapitel Wechselwirkungen und die sich daraus ergebenden Veränderungen zusätzlich und ergänzend zur schutzgutbezogenen Darstellung zusammenfassend beschrieben worden. Damit wurden alle entscheidungserheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter und deren Wechselwirkungen dargelegt.

Die Berechnungen des Lärmgutachtens zu der prognostizierten Verstärkung des Luftverkehrs, die jedoch nicht vorhabensbedingt ist, zeigen, dass das direkte Umfeld des Flughafens Lübeck heute und in Zukunft etwa gleich mit Lärm belastet sein wird. Daneben wurde festgestellt, dass die Erhöhung des Luftverkehrs nicht zu **Störungen der Schutzziele** des Gebietes gemeinschaftlicher Bedeutung und des Vogelschutzgebietes führt. Auf Ziffer 6.1.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird im übrigen verwiesen.

Im Rahmen der UVS sind nur alle entscheidungserheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG zu ermitteln. Ein **lärmmedizinisches Gutachten** ist aus den oben genannten Gründen entbehrlich.

In der FFH-Verträglichkeitsprüfung sind keine Beeinträchtigungen auf den **Brachpieper** festgestellt worden, daher ist ein Ausgleich auf diese Art nicht erforderlich. Hinsichtlich der

Ausgleichsmaßnahmen, bedingt durch den Eingriff des Vorhabens auf die Kleingewässer, wird auf die Überarbeitung des LBP verwiesen.

Thema LBP keine ausreichende Minderung betriebsbedingter Beeinträchtigungen: Der Verursacher eines Eingriffs hat vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Dieses Vermeidungsgebot ist striktes Recht; es unterliegt jedoch dem allgemeinen rechtstaatlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Des weiteren wird auf 6.1.6 und 6.1.18 verwiesen.

Die am Ende der Ziffer 3 enthaltenen Ausführungen zur FFH- und VS-Problematik enthalten keine substantiierten Anregungen und Bedenken, sondern stellen eine Auffassung der AG 29 dar.

Auswirkungen auf die Vögel durch Starts und Landungen auf Rollweg C. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung wurde überarbeitet und hat nachvollziehbar dargelegt, dass nachteilige Auswirkungen auf die dort vorkommenden Anhang I Vogelarten nicht zu erwarten sind.

Die enthaltenen Ausführungen am Ende von 2 m) zur FFH- und VS-Problematik enthalten keine substantiierten Anregungen und Bedenken, sondern stellen eine Auffassung der AG 29 dar.

Stellungnahme zur Planänderung vom 10.02.03:

Diese Stellungnahme ist identisch mit der des BUND. Es wird daher auf 6.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu 6.3.2 BUND (18.06.02/01.07.02/15.07.02/21.07.02, 10.02.03 und 26.09.2004)

Die Stellungnahmen des BUND umfassen diverse Aspekte, die auch von anderer Seite vorgetragen wurden. Auf die diesbezüglichen Ausführungen zu 6.1 wird deshalb ergänzend Bezug genommen. Dies gilt ferner für die Ausführungen zu 6.3.1 und zu 6.3.3, da sich der BUND Stellungnahmen der AG 29 und des NABU zu eigen gemacht hat bzw. mit diesen gemeinsame Stellungnahmen abgab.

Zur Stellungnahme vom 18.06.2002 wird folgendes ausgeführt:

Hinsichtlich der Ziffern 1 bis 17 wird zunächst auf die obigen Ausführungen zu Ziffer 6.1 verwiesen. Dies betrifft auch die Frist zur Beteiligung der Naturschutzverbände. Die anerkannten Naturschutzverbände sind nach den Bestimmungen des LuftVG in der Planfeststellung als Träger öffentlicher Belange zu behandeln. Somit ist seitens der Anhörungsbehörde bei der hier strittigen Fristsetzung dieser Sachverhalt einzustellen, was vorliegend auch geschah. Den anerkannten Naturschutzverbänden ist eine entsprechende Frist zur Abgabe einer Stellungnahme vorgegeben worden. Soweit die Bedenken zu diesem Punkt der Stellungnahme in dem Erörterungstermin am 03.06.2003 konkretisiert worden sind, ist darauf hinzuweisen, dass die Regelungen zur Fristsetzung Dritter seitens des Bevollmächtigten des BUND vorgetragen wurden. Ebengerade diese sind bei den Bestimmungen des LuftVG für die Beteiligung der Naturschutzverbände nicht anzuwenden, was geschah. Insofern bedarf es hier keiner weiteren vertiefenden Betrachtung.

Zu Ziffer 6 bis 8 wird auf Ziffer 6.1.19 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die im weiteren in Ziffer 9 beschriebene Auffassung zur einer UVP-Pflichtigkeit einer zurückliegenden Genehmigung wird nicht geteilt.

Zu Ziffer 18: Es wird auf die im Verfahren geänderten Pläne verwiesen. Soweit diese Bedenken weiterhin aufrecht erhalten bleiben, werden diese nicht geteilt. Die zuständige Naturschutzbehörde hat zu dem vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan ihr Einvernehmen erteilt.

Zu Ziffer 19: Es ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der durchgeführten Planänderungen die Datenlage optimiert wurde. Die letztendlich vorliegenden Daten sind ausreichend für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in die Natur.

Zu Ziffer 20 wird auf Ziffer 6.1.2. dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu Ziffer 21: Es wird angemerkt, dass die Auffassung, der ursprüngliche Gebietszustand vor der Durchführung der Hindernisfreiheit sei der naturschutzfachlichen Betrachtung zugrun-

dezulegen, wird nicht geteilt. In gleicher Weise werden auch die in Ziffer 22 geäußerten Bedenken nicht geteilt.

Zu Ziffer 22: Es ist darauf hinzuweisen, dass die verwendete Datenlage, wie sie zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses vorliegt, hinreichend ist, um die erforderlichen Erlaubnisse und Genehmigungen aufgrund der Bestimmungen des Landesnaturschutzgesetzes erteilen zu können. Auf das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde wird verwiesen.

Zu Ziffer 23: Es wird verwiesen auf die Überarbeitung der UVS, der FFH-Verträglichkeitsprüfungen und des LBP.

Zu Ziffer 24: Im Bezug auf die Herstellung der Hindernisfreiheit wird auf Ziffer 6.1.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die funktionalen Zusammenhänge werden indirekt über die beschriebenen Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erfasst und auch dort beschrieben. Darüber hinaus wurden sie im Kapitel Wechselwirkungen und die sich daraus ergebenden Veränderungen zusätzlich und ergänzend zur schutzgutbezogenen Darstellung zusammenfassend beschrieben worden.

Zu Ziffer 25: Aufgrund der Planänderungen findet keine Entwässerung mehr in den Moorweiher statt. Dadurch wird dann auch die bisher zur Aufrechterhaltung der Vorflut erforderliche Wasserableitung an dem Moorweiher nicht mehr erforderlich sein. Der Wasserstand des Moorweihers kann somit in naturschutzfachlicher Hinsicht optimiert reguliert werden.

Zu Ziffer 26 wird ausgeführt, dass die dort gemachten Beschreibungen so nicht nachvollziehbar sind. Die wassertechnischen Unterlagen beschreiben die erforderlichen Maßnahmen. Im Rahmen der Erörterung hat der Vorhabensträger zugesagt, auf dem Rollweg keine Enteisungsmittel einzusetzen, so dass bei der Betrachtung einer möglichen Mehrbelastung ebengerade nur die Menge aufgrund der Verlängerung der Startbahn einzustellen sind. Eine Verlegung neuer Entwässerungsleitungen erfolgt lediglich zur Anpassung der neuen Situation und soweit die vorhandene Anlagen nicht ausreichend sind. Eine Auswirkung durch diese Maßnahmen auf die Biotopverhältnisse in diesem Gebiet werden nicht gesehen, es wird auf

die Ziffer 6.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Ergänzend wird auch auf die obigen Aussagen zu Ziffer 25 verwiesen.

Zu Ziffer 27: Es wird erklärt, dass die geplanten Entwässerungstechnischen Anlagen den wassertechnischen Anforderungen für die zu erteilende Erlaubnis und Genehmigung genügen. Auf das Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde wird hingewiesen.

Zu Ziffer 28 wird auf Ziffern 6.1.21. und 6.1.22. dieses Planfeststellungsbeschlusses sowie auf die Überarbeitung des LBP verwiesen.

Zu Ziffer 29 Die Wechselwirkungen werden indirekt über die beschriebenen Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter erfasst und auch dort beschrieben. Darüber hinaus wurden die Wechselwirkungen und die sich daraus ergebenden Veränderungen zusätzlich und ergänzend zur schutzgutbezogenen Darstellung zusammenfassend beschrieben. Die konkreten Auswirkungen des Vorhabens werden erst im Rahmen der detaillierten landschaftspflegerischen Begleitplanung für die gewählte Variante beschrieben.

Zu Ziffer 30 wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Ein Generalentwässerungsplan als Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist nicht erforderlich, da dies zur Beurteilung der Auswirkungen aufgrund der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahmen nicht erforderlich ist.

Zu Ziffer 31 wird auf das Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde verwiesen. Die in den Plan dargestellten wassertechnischen Maßnahmen stellen den Stand der Technik dar und werden so auch bei anderen Verkehrsvorhaben angewendet. Aufgrund dessen bedarf es keiner weitergehenden Auflagen im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses zu erteilenden wasserrechtlichen Regelungen.

Zu Ziffer 32: Es wird darauf hingewiesen, dass die der entwässerungstechnischen Berechnung zugrundeliegenden Ansätze der Bemessung den Stand der anerkannten Technik darstellen. Auf das Einvernehmen mit der zuständigen Wasserbehörde wird hingewiesen.

Zu Ziffer 33: Es ist anzumerken, dass wasserrechtliche Einleitungserlaubnisse nur für die Einleitung in Gewässer gem. WHG erteilt werden. In der Planfeststellungsunterlage zur

wassertechnischen Untersuchung sind die Einleitungsstellen dargestellt. In andere Gewässer soll durch die planfestzustellenden Baumaßnahmen keine Einleitung erfolgen. Einer Untersuchung der Wasserqualität der Einleitungsstelle ist aufgrund der geplanten Maßnahmen nicht erforderlich. Auf das Einvernehmen mit der Wasserbehörde wird verwiesen.

Zu Ziffer 34: Es wird darauf hingewiesen, dass der Eigentümer der genannten Gasleitung im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens beteiligt worden. Auf Ziffer 3.30 wird verwiesen.

Zu Ziffer 35: Es ist darauf hinzuweisen, dass die Angabe der Rohrdurchmesser in den Unterlagen erfolgt, damit die durch diese Anlagen in ihrem Aufgabenbereich berührten Träger öffentlicher Belange die entwässerungstechnische Berechnung und die geplanten Maßnahmen nachvollziehen und ggf. Anregungen und Bedenken hierzu vortragen können.

Zu Ziffer 36: Im Plan sind all die Maßnahmen eingetragen, die für eine ordnungsgemäße Entwässerung erforderlich sind. Im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses werden die erforderlichen wasserrechtlichen Einleitungserlaubnisse erteilt. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird verwiesen.

Zu Ziffer 37 wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Die geforderte Ergänzung der wassertechnischen Unterlagen wird nicht geteilt und somit abgelehnt.

Zu Ziffer 38: Im Rahmen dieses Verfahrens können nur Anregungen und Bedenken gegen die hier planfestzustellenden Baumaßnahmen vorgetragen werden können. Zu dem hier behandelten Sachverhalt wird auf das Einvernehmen mit dem zuständigen Wasserbehörde verwiesen.

Zu Ziffer 39: Dieser Sachverhalt war Gegenstand der Erörterung mit den zuständigen Träger öffentlicher Belange. Hinsichtlich des Ergebnisses des Anhörungsverfahrens in dieser Sache wird auf Ziffer 3.3.5 verwiesen.

Zu Ziffer 40 wird erklärt, dass dieser Antrag abgelehnt wird. Auf das erfolgte Einvernehmen mit der Wasserbehörde und den Naturschutzbehörden wird verwiesen.

Zu Ziffer 41 wird auf Ziffer 6.1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu Ziffer 42 und 43 wird auf Ziffer 6.1.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu Ziffer 44 wird auf Ziffer 6.1.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Stellungnahme vom 01.07.2002:

Auch für diese Stellungnahme gilt zunächst die Verweisung auf die Abarbeitung allgemein erhobener Einwendungen unter Ziffer 6.1, soweit nachfolgend nicht auf andere Aspekte der Stellungnahme eingegangen wird.

Zu Ziffer 20: Es wird verwiesen auf die Überarbeitung der UVS, der FFH-Verträglichkeitsprüfungen und des LBP.

Es ist nicht ersichtlich, dass ein Drittel der Schutzflächen ganz oder in wesentlichen Teilen verloren geht. Vielmehr findet eine Überformung von Flächen innerhalb des Schutzgebiets nur sehr kleinräumig östlich der Start- und Landebahn statt (Bodenmodellierungen, Verlegung des Landekurssenders, Ergänzung von Beleuchtungseinrichtungen). Außerdem wird der Zaun u. a. im Süden innerhalb des NSG verlegt.

In den FFH-Verträglichkeitsprüfungen ist nachgewiesen worden, dass es nicht zu wesentlichen Zerschneidungswirkungen durch das Vorhaben kommen wird. Hier sind auch ausreichend die sonstigen Pläne und Projekte behandelt worden.

Bezüglich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird auf das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde verwiesen.

Zu Ziffer 21: Es wird angemerkt, dass die Auffassung, der ursprüngliche Gebietszustand vor der Durchführung der Hindernisfreiheit sei der naturschutzfachlichen Betrachtung zugrunde zu legen, wird nicht geteilt.

Die Darstellung der Arteninventare, auch die der Brutvögel, basiert auf aktuellen, fundierten Kartierungen. Diese weisen nach, dass das Arteninventar vieler Artengruppen geringer geworden ist, weil die Nutzung durch den Bundesgrenzschutz nur noch sehr gering ist und erforderliche Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen nicht durchgeführt werden.

Hinsichtlich der streng geschützten Arten wird auf die Überarbeitung des LBP verwiesen.

Alle wesentlichen bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen sowie die Wechselwirkungen und Funktionsbeziehungen sind in der UVS beschrieben und bewertet worden. Es wird ergänzend auf die vorgenommenen Planänderungen verwiesen.

Zu Ziffer 22 wird auf Ziffer 6.1.12 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu Ziffer 23 wird auf Ziffer 6.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu Ziffer 24: Die hierzu in der Stellungnahme vertretene Auffassung nicht geteilt wird. Seitens der Planfeststellungsbehörde werden die für diese Planfeststellung verwendeten Unterlagen für den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses als ausreichend und vollständig angesehen.

Stellungnahme vom 15.07.2002:

Die Ausführungen dieser Stellungnahme beinhalten Anregungen und Bedenken, die im Rahmen dieses Beschlusses entschieden wurden.

Soweit sich Einwendungen anderer Naturschutzverbände und Dritter zu eigen macht, wird auf Ziffer 6.1 und die Ziffer 6.3.1 verwiesen.

Stellungnahme vom 21.07.2002:

Zu Ziffer 1 wird auf Ziffer 6.1.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu Ziffer 2 wird darauf hingewiesen, dass die überarbeitete UVS diese Anregung aufgenommen hat.

Zu Ziffer 3: Es werden alle wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens in der UVS beschrieben und bewertet. Das Unfallrisiko wird durch die beantragten Maßnahmen nicht erhöht. Das Oberflächenwasser der neu zu befestigten Flächen wird über Schlitzrinnen gefasst. Der Leitungsverlauf wird so gestaltet, dass nach Bedarf (nach Einsatz von Enteisungsmitteln auf der Start- und Landebahn) das Wasser über den Schiebeschacht zum Auffangbecken geleitet wird. Dieses Wasser wird dann zum Schmutzwassersammler abgeleitet. Durch die Anlage von Entwässerungseinrichtungen zum Auffangen von Schmutzwasser einschließlich Auffangbecken wird das Risiko unfallbedingter Beeinträchtigungen deutlich minimiert.

Die zukünftig am Flughafen Lübeck startenden und landenden Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge haben keine Treibstoffschnellablassventile und können daher kein Teil des Treibstoffs ablassen.

Zu Ziffer 4: Es wird verwiesen auf die Überarbeitung der UVS und des LBP.

Zu Ziffer 5 und 6: Es wird verwiesen auf die Überarbeitung des LBP.

Zu Ziffer 7: Diese Vermutung wird seitens der im Rahmen des Anhörungsverfahrens beteiligten Träger öffentlicher Belange, in deren Aufgabenbereich Altlasten fallen, nicht bestätigt. Aufgrund dessen können dem Vorhabensträger auch nicht weitergehende Auflagen erteilt werden.

Zu Ziffer 8: Es wird auf das Einvernehmen mit den zuständigen Behörden verwiesen. Als Ergebnis dessen wird davon ausgegangen, dass die Ableitung des Oberflächenwassers den anerkannten Regeln der Technik entspricht und dass die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden.

Die in Ziffer 9 geforderte Auflage wird zurückgewiesen. Auf die einvernehmlichen Regelungen zur baulichen Durchbildung der Entwässerungsanlagen wird verwiesen. Eine Abnahme der durchgeführten Arbeiten an Entwässerungsanlagen durch Dritte erfolgt nicht, da hierzu kein Anlaß besteht.

Zu Ziffer 10 wird auf das Einvernehmen mit der Unteren Wasserbehörde verwiesen.

Zu Ziffer 11: Es wird darauf hingewiesen, dass dieses Regenrückhaltebecken nicht durch die hier beantragten Baumaßnahmen begründet wird. Aufgrund dessen ist es für die hier zu treffende Entscheidung ohne Bedeutung.

Zu Ziffer 12: Es wird darauf hinzuweisen, dass dem Vorhabensträger nur solche Auflagen zu erteilen sind, die als Folge des hier planfestzustellenden Vorhabens erforderlich sind.

Zu Ziffer 13: Diese Bedenken sind bereits Gegenstand einer vorherigen Stellungnahme des BUND. Insofern wird auf die dortigen Ausführungen im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu Ziffer 14 wird auf die obigen Ausführungen zu Ziffer 8 dieser Stellungnahme verwiesen. Die in die Planfeststellung einzubringende wassertechnische Unterlagen hat eine Qualität entsprechend dem Stand der Technik zu erbringen. Diese erfüllt die vorliegende Unterlagenlage. Es bedarf daher ebengerade nicht einer worst-case-Betrachtung.

Zu Ziffer 15 wird auf die Überarbeitung der FFH-Verträglichkeitsprüfungen und des LBP's hingewiesen. Darüber hinaus wird auf die Ziffer 6.1.21 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu Ziffer 16 Die Herstellung der Hindernisfreiheit des bestehenden Flughafenbetriebes ist nicht Gegenstand des aktuellen Verfahrens. Darüber hinaus wird auf die Ziffer 6.1.21 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu Ziffer 17 wird auf die Überarbeitung der FFH-Verträglichkeitsprüfungen hingewiesen. Darüber hinaus wird auf die Ziffern 6.1.21 und 6.1.22 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die am Ende der Ziffer 17 enthaltenen Ausführungen zur FFH- und VS-Problematik enthalten keine substantiierten Anregungen und Bedenken, sondern stellen eine Auffassung des BUND dar.

Zu Ziffer 18: Es wird verwiesen auf die Überarbeitung des LBP

Zu Ziffer 19 und den dort beschriebenen NO_x – Belastungen wird auf Ziffer 6.1.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu den in Ziffer 20 bis 23 wird auf die Ziffern 6.1.2 und 6.1.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu Ziffer 24 wird auf die im Rahmen des Verfahrens überarbeiteten Gutachten verwiesen.

Stellungnahme vom 10.02.2003:

Diese Stellungnahme war zu dem erstmalig geänderten Plan erbracht worden.

Zu Ziffer 1 bis 8: Die dortigen Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Zu Ziffer 9 bis 11 sowie Ziffer 13 und Ziffer 16 wird auf den erneut geänderten Landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen. Ergänzend wird auf die Ziffer 2.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Ziffer 12: Die Ersatzfläche E 3 entfällt im Rahmen der 2. Planänderung, ebenso die Anlage einer binsen- und seggenreichen Nasswiese in Teilbereichen bei der Ersatzfläche E 2.

Für eine dauerhaft naturnahe Waldbewirtschaftung bedarf es nicht zwingend einer Zertifizierung durch den Forest Stewardship Council.

Die Kleingewässer in der Ersatzfläche E 5 werden so angelegt, dass eine ausreichende Besonnung gewährleistet ist. Eine Doppelanrechnung erfolgt nicht, dies ist im LBP auch dargelegt.

Auf der Ersatzfläche E 6 ist aufgrund der 2. Planänderung nur noch die Neuanlage eines naturnahen Waldes vorgesehen.

Bezüglich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird auf das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde verwiesen.

Für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist ein Monitoring vorgesehen, dadurch wird die Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen gewährleistet.

Ziffer 14: Es wird auf die Überarbeitung der FFH-Verträglichkeitsprüfungen und des LBP's hingewiesen. Bezüglich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird auf das Einvernehmen mit den Naturschutzbehörden verwiesen.

Für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist ein Monitoring vorgesehen, dadurch wird die Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen gewährleistet. Des Weiteren wird auf die Ziffern 2.3 und 2.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Ziffer 15: Es wird auf die Überarbeitung des LBP's hingewiesen, in dem ist das vorgesehene Monitoringprogramm dargestellt und mit der UNB abgestimmt. Des Weiteren wird auf die Ziffer 2.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Ziffer 17: Es wird auf Ziffer 6.1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu Ziffer 18: Hierbei handelt es sich um eine Wiederholung von Anregungen und Bedenken einer vorherigen Stellungnahme. Auf die obigen Ausführungen wird daher verwiesen.

Stellungnahme vom 26.09.2004:

Dem Vorwurf, dass naturschutzfachlich wesentliche Beiträge nicht vorgelegt worden sind, kann nicht gefolgt werden. Das Fehlen des Gutachtens von Lutz zum Vorkommen streng geschützter Arten in der Grönauer Heide ist unschädlich, da die Inhalte komplett in den LBP eingearbeitet worden sind. Die Begutachtung der Ersatzflächen von Leguan (Abschätzung zum Kompensationspotential Langenlehsten) ist im Band 11, Kapitel 9.13 enthalten. Die Sanierung der Start- und Landebahn des Flughafens Lübeck ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Im Übrigen wird auf die Ziffer 6.1.1 verwiesen.

Zu den Einwendungen und Bedenken gegenüber der **FFH-Verträglichkeitsprüfung** zum Europäischen Vogelschutzgebiet „Wulfsdorfer Heide“ sowie zu der FFH-Verträglichkeitsprüfung zum gemeldeten FFH-Gebiet „Wulfsdorfer Heide und Blankensee-niederung“ wird auf die Ziffern 6.1.21 und 6.1.22 verwiesen.

Im Untersuchungsgebiet des LBP sind umfangreiche **Untersuchungen zu der Flora und Fauna** durch das Büro LEGUAN (2001 und 2004) und vom Gutachter Karsten Lutz (2002 und 2004) durchgeführt worden. Hierbei sind auch die streng geschützten Arten nach Bundesnaturschutzgesetz erhoben und bewertet worden. Daneben sind auch die Daten von Behrends et. al. ausgewertet worden. Die letztendlich vorliegenden Daten sind ausreichend für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit der durch das Vorhaben verursachten Eingriffe in die Natur.

Die repräsentative Übertragung der tatsächlich erfaßten Daten zu den Fledermäusen auf die Bereiche, die nicht untersucht worden sind, wird als hinreichend angesehen. Dies gilt vor dem Hintergrund, dass die kartierten Bereiche nur maximal eine mittlere Bedeutung für die Fledermausfauna aufweisen und das für die Fledermausarten keine Beeinträchtigungen durch das Vorhaben prognostiziert werden. Beeinträchtigungen von Populationen durch Lichtemissionen sind nicht zu erwarten, da hier Biotope durch Beleuchtungsanlagen besonders betroffen sein werden, die vorher schon durch Lichtquellen vorbelastet sind. Fleder-

mäuse werden ggfs. gezielt die Lichtquellen aufsuchen, da dort vermehrt Insekten sich aufhalten. Da aber keine wesentlichen zusätzlichen Flugbewegungen und Lärmbeeinträchtigungen durch den Ausbau zu erwarten sind, sind keine Beeinträchtigungen auf die Fledermausfauna zu erwarten.

Der Artenschutz wurde in den Planfeststellungsunterlagen ausreichend abgearbeitet. Die Unterlagen enthalten die entsprechenden Aussagen zu den streng und besonders geschützten Arten. Die Beeinträchtigungen des Vorhabens auf die Arten Ziegenmelker und Waldohreule sind geprüft und bewertet worden

Der Untersuchungsraum ist ausreichend bemessen, da die zu erwartenden entscheidungserheblichen Auswirkungen des beantragten Vorhabens erfasst werden. Es bestand kein Grund, im Rahmen der 2. Planänderung den Untersuchungsraum zu erweitern.

Eine spekulative zukünftige gesamträumliche Entwicklung im näheren und weiteren Umfeld, die noch nicht Eingang in konkrete Planungen gefunden hat, ist hier auf der Vorhabensebene nicht in die Beurteilung mit einzustellen.

Bezüglich der möglichen Beeinträchtigungen durch die Einleitung der Entwässerung in das Mooregebiet (Chi-Chi-Teich) wird auf die Ziffer 6.1.22 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die Bedenken gegenüber dem Untersuchungsprogramm der **UVS** zu der Bedeutung des Bereiches der Flughafenerweiterung werden nicht geteilt, da auf Grund der Lage der Grönauer Heide und der vorhandenen Habitatstrukturen keine bedeutenden Winterrastbestände zu erwarten sind. Auch vorhandene Untersuchungen über das Gebiet der Grönauer Heide nennen keine bedeutenden Winterrastbestände für das Gebiet.

Zu den Lichtemissionen trifft die UVS in Tab. 8.1.3 und der LBP in Kap. 5.3 entsprechende Aussagen. Ergänzende Aussagen zu den baubedingten Lichtemissionen sind in der FFH-Verträglichkeitsprüfung in Kap. 2.3.2.1 nachzulesen. Es handelt sich hierbei nicht um erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen im Sinne des § 6 UVPG. Die gemachten Aussagen sind ausreichend.

In der UVS werden keine Positivwirkungen mit negativen Auswirkungen „verrechnet“. Soweit vorgetragen wird, dass fälschlicherweise die günstigen Auswirkungen des sich änder-

den Flottenmix eingestellt worden sind, ist darauf hinzuweisen, dass selbst bei einem diesbezüglich fachlich streitbaren Ansatz das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung hierdurch nicht verändert wird.

In Bezug auf die Umsiedlung der Armleuchteralgen und der Kammolche in geeignete Ausgleichsgewässer wird auf das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde und auf die Ziffern 2.1.2 und 2.3.2 hingewiesen.

Das zur Zeit offenbar wertvollste Algengewässer kann nach den Überarbeitungen in der 2. Planänderung erhalten und gesichert werden. Auf Grundlage der Hinweise von KIFL werden die Standortbedingungen für die Armleuchteralgen in diesem Gewässer verbessert (Beseitigung verschattender Gehölze).

Die Kammolchvorkommen wurden von Lutz mehrfach detailliert im Bereich der Hinderisfreiheit erfasst. Die Planfeststellungsbehörde hält die Ergebnisse der Erläuterungsberichte für schlüssig und nachvollziehbar. Die generelle Eignung der Grönauer Heide als Amphibienlebensraum hat Lutz nicht in Frage gestellt.

Managementpläne werden nur für Natura 2000-Gebiete erstellt. Hierbei handelt es sich um Flächen, die außerhalb des Vogelschutzgebietes liegen.

Zu den Flächenansätzen der Ersatzmaßnahmen und den möglichen Zerschneidungswirkungen durch das Vorhaben wird auf die Ziffern 6.1.22 sowie 6.2.3.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die klimatischen Veränderungen aufgrund des Rollweges sind gering bzw. wirken nicht erheblich in das angrenzende Schutzgebiet hinein. Die entscheidende Beeinträchtigung besteht bereits in der Beseitigung von Waldflächen. Dies wird in die Beurteilungen eingestellt. In den offenen Flächen dürfte sich eine „Wärmestrahlung“, wenn mit einer solchen in geringem Maße zu rechnen sei, für die trockenen Standorte eher positiv auswirken.

Der Abstand zwischen Rollweg N und der Start- und Landebahn kann nicht verringert werden; der Verlauf der Verlängerung wird durch den Verlauf des bestehenden Rollwegs bestimmt. Rollbetrieb von Luftfahrzeugen wird wegen fehlenden Antriebs der Räder mit Hilfe der Schubkraft der Triebwerke durchgeführt. Insbesondere bei größeren Luftfahrzeugen sind diesem Rollbetrieb Grenzen gesetzt durch das Gewicht des Luftfahrzeuges und die damit verbundene Trägheit sowie die – technisch bedingt – eingeschränkte Nutzbarkeit des Landefahrwerks für Richtungsänderungen. So ist das Wiederbeschleunigen nach vorübergehen-

dem Abbremsen aus kinetischen Gründen stets mit hohem Energieaufwand verbunden bzw. Richtungsänderungen nur bei geringen Geschwindigkeiten mit möglichst geringen Lenkbewegungen und unter Zuhilfenahme der Triebwerke durchführbar.

Eine Rollwegverschwenkung würde zu zwei unmittelbar aufeinander folgenden Kurven führen würde. Dies widerspricht den Anforderungen über die Gestaltung von Flughafenanlagen. Die Vorschriften für den Rollbetrieb (ICAO Anhang 14, 3.9.5, Aerodrome Design Manual 1.2.8 f) sind vorrangig darauf ausgerichtet, zur Vermeidung von Lärm und der übermäßigen Beanspruchung des Landefahrwerks den Ablauf so fließend wie möglich zu halten. Hierzu ist es erforderlich, Richtungsänderungen im Verlauf von Rollbahnen zu vermeiden. Jedenfalls aber wären bei einer Zulassung von Richtungsänderungen bestimmte Kurvenradien einzuhalten. Diese Mindest-Kurvenradien könnten bei einer Minimierung des Abstands der Rollbahn N von der Start- und Landebahn nicht eingehalten werden; ein gleichmäßiger Rollbetrieb wäre nicht mehr möglich. Zudem hätte die für die Richtungsänderungen erforderliche Triebwerksunterstützung vermeidbare Lärmauswirkungen zur Folge. Eine Reduzierung des Abstands der Rollbahn von der Start- und Landebahn auf das nach ICAO noch zulässige Mindestmaß wäre danach nur möglich und sinnvoll, wenn der Rollweg auf ganzer Länge in entsprechendem Abstand neu gebaut würde. Dies ist aber vermeidbar und angesichts des Zustandes der verbliebenen Kleingewässer auch nicht aus Gründen des Artenschutzes zwingend.

Die Überarbeitung des Variantenvergleichs wurde aufgrund der Überprüfung zum Zustand des Untersuchungsgebietes, welches 2002 durch Maßnahmen zur Gewährung der Hindernisfreiheit gegenüber dem Stand von 2001 verändert wurde, notwendig.

Die Varianten werden sowohl jeweils schutzgutbezogen als schutzgutübergreifend bewertet. Die Ergebnisse sind nachvollziehbar in der UVS erläutert. Daraus geht hervor, dass die Variante „Süd“ mit geringem Abstand die günstigere Variante darstellt. Der geringe Unterschied in der Gesamtbetrachtung ist nachvollziehbar, da beide Varianten nur ca. 400 m voneinander entfernt liegen und in einem Landschaftsraum geplant sind, der eine allgemein hohe naturschutzfachliche Bedeutung besitzt. Mit dem Vorhaben sind deshalb unabhängig von der Wahl der Variante hohe Beeinträchtigungen zu erwarten. Der Grad der Beeinträchtigungen wird insgesamt betrachtet bei der Variante „Nord“ etwas höher liegen als bei der Variante „Süd“.

Zur Beschreibung der infolge des Vorhabens zu erwartenden Be- und Entlastungseffekte ist regelmäßig der ohne das Vorhaben zu erwartende Zustand der Umwelt zu ermitteln (sogenannte „Null-Variante“). Unter „Null-Variante“ versteht man den gegenwärtigen Verkehrszustand mit den prognostizierten künftigen Verkehrsbelastungen. Sie ist als Vergleichsfall zu den Planungs-Varianten heranzuziehen. Zur Einstellung weiterer Abwägungsbelange wird auf die Ziffer 6.1.3 verwiesen.

Eine verkürzte Variante des Rollwegs N kommt nicht in ernsthaft in Betracht und war deshalb auch nicht zu untersuchen. Eine solche Variante wäre nämlich nicht geeignet, die mit diesem Teil des Vorhabens verfolgten Ziele zu erreichen. Eine nur teilweise Verlängerung des Rollwegs C wäre mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden, die durch die damit nur sehr eingeschränkt erreichbaren flugbetrieblichen Vorteile nicht gerechtfertigt würden.

Der Variantenvergleich bereitet auch die faunistischen und floristischen Aspekte auf Grundlage der mittlerweile umfangreichen Datenlage detailliert und zutreffend auf und liefert damit eine fachlich korrekte, in Einzelnen nachvollziehbare und plausible Beurteilungsgrundlage für die Planfeststellungsbehörde.

Der Rotmilan wurde als Brutvogel nicht in den Variantenvergleich eingestellt. Der Gutachter Karsten Lutz (2004) hat in der Untersuchung zur Verträglichkeitsprüfung des Vorhabens im Hinblick auf das Vogelschutzgebiet „Wulfsdorfer Heide“ den Rotmilan mitbetrachtet. Er kam zu dem Schluss, dass durch beide Varianten (Nord- und Südvariante) nur geringe Beeinträchtigungen auf den Rotmilan zu erwarten sind. Das Ergebnis der UVS würde sich bei Einstellung des Rotmilans nicht ändern. Daher ist die Nichtbetrachtung des Rotmilan in der UVS unschädlich.

In Bezug auf Das Thema Wechselwirkungen wird auf die Ziffer 6.3.1 verwiesen.

Die im LBP dargestellten Minimierungsmaßnahmen werden planfestgestellt und durch eine Umweltbaubegleitung sichergestellt. In der Bauausführung werden gering empfindliche bzw. im nachhinein zu versiegelnde Flächen für Baustelleneinrichtungen und Lagerflächen in Anspruch genommen.

Der Verursacher eines Eingriffs hat vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Weitere Vermeidungsmaßnahmen sind dem Vorhabensträger z. B. wegen der damit verbundenen Erschwernissen oder aber auch aufgrund entgegenstehender

Vorschriften und Richtlinien nicht aufzuerlegen. Des weiteren wird auf die Ziffer 6.1.18 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die geplanten Vermeidungsmaßnahmen werden von der Planfeststellungsbehörde für sinnvoll gehalten, insbesondere die Nutzung bereits versiegelter für Versiegelungen geplanter Flächen für den Baustellenverkehr und als Flächen für die Baustelleneinrichtung.

Der Zaunverlauf am Rande von Gehölzkulissen mindert die visuelle Reichweite von Auswirkungen auf das Landschaftsbild.

Bei der Neuanlage der Kleingewässer handelt es sich eindeutig um eine Ausgleichs- und nicht um eine Minimierungsmaßnahme. Diese Maßnahmen sind bereits von der Unteren Naturschutzbehörde Lübeck zur Aufnahme in ein Ökokonto anerkannt worden.

Autochthones Saatgut wurde bereits auf den Flächen des Flughafens erworben. Es wird bei den Ansaaten mit eingebracht. Des weiteren wird auf die Ziffer 2.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Soweit den nachgewiesenen Biototypen ein Schutzstatus nach § 15 a Abs. 1 Nr. 10 LNatSchG seitens des Fachgutachters abgesprochen wurde, ist dies nicht zu beanstanden. Es handelt sich insoweit nämlich um Teile der seitlichen Übergangflächen, wie sie die Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb des BMVBW vom 02.11.01 definiert. Danach beginnen die seitlichen Übergangflächen in 150 m Entfernung von der Startbahnmittellinie. Sie steigen mit einer Neigung von 1 : 7. Bauwerke/Objekte sollen die seitlichen Übergangfläche nicht durchstoßen. Mit dieser Richtlinie erfüllt die Bundesrepublik Deutschland als Vertragsstaat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) die Pflicht zur nationalen Umsetzung des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt. Dieses Abkommen bindet unmittelbar nur die Mitgliedsstaaten, so wie die Richtlinie unmittelbar nur die Verwaltung bindet, nicht aber im Verhältnis zum Bürger bzw. Flughafenbetreiber Rechtsnormqualität besitzt. Gleichwohl sind diese Bestimmungen für die Luftfahrtbehörden verbindlich, die für die Erfüllung dieser Anforderungen Sorge zu tragen haben. Abweichungen von den Anforderungen an die Hindernisfreiheit sind nur in Abstimmung mit der für die Flugsicherung zuständigen Stelle und dem BMVBW zuzulassen. Damit ist die Schaffung und dauerhafte Aufrechterhaltung der Hindernisfreiheit eine Form der kontinuierlich zu leistenden Bewirtschaftung, zumindest aber eine öffentlich-rechtliche Zweckbindung, die der Qualifizierung als § 15 a-Biotop entgegensteht.

Hinsichtlich der Bedenken gegenüber dem Konzept des fernen Ausgleichs, zur Lage der Ersatzmaßnahmen und der Möglichkeit von Kompensationsmaßnahmen im Nahbereich des Vorhabens wird auf die Ziffer 6.1.14 verwiesen.

Aus textlichen Erläuterungen und Karten des LBP geht hervor, dass die Ersatzmaßnahmen gerade nicht „insulär“ sind. Sie sind entweder in naturschutzfachliche Zielräume eingebunden oder räumlich an diese angebunden und vernetzt (landesweiter Biotopverbund, Eignungsbereiche für Ausgleichsflächen, Entwicklungsgebiete / Schutzgebiete, vorhandene Populationen, bereits großflächig vorhandener Ausgleichsraum).

Insbesondere Lage, Ziele und Maßnahmen der Ersatzflächen in Langenlehsten wurden intensiv mit den zuständigen unteren und oberen Naturschutzbehörden abgestimmt. Da hier nicht nach einem „Konzept des fernen Ausgleichs“, wohl aber nach einem Zielartenkonzept mit Bezug auf bestimmte Vogelarten und deren Habitatansprüche vorgegangen wurde (gerade dies machte die Suche nach geeigneten, genügend großen, zusammenhängenden Flächen so schwierig), befinden sie sich zwar nicht in räumlicher Nähe des geplanten Eingriffs, erfüllen aber in besonderem Maße funktionsbezogene Ansprüche. Dies gilt auch und im Besonderen für Vogelpopulationen. In dieser Hinsicht sind die hier kritisierten Distanzen anders zu beurteilen, als für andere Artengruppen.

Die Bedenken zur Ermittlung des Ausgleichsbedarfs werden nicht geteilt. Die zuständige Naturschutzbehörde hat zu dem vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan ihr Einvernehmen erteilt. Die Ermittlung der baubedingten Beeinträchtigungen ist im Rahmen der Einvernehmensregelung mit der zuständigen Naturschutzbehörde noch einmal überarbeitet worden (siehe Deckblatt). Vorhabensbezogene, betriebsbedingte unvermeidbare Beeinträchtigungen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes erheblich beeinträchtigen können, wurden nicht ermittelt.

Es wird kein Kompensationsbedarf für die Heidelerche, Neuntöter und für die Sperbergrasmücke dargestellt sondern ein Kompensationspotenzial. Dies ist den Unterlagen zu entnehmen. Nach den aktuellen Untersuchungen ist von anderen (geringeren) Betroffenheiten von Vogelarten auszugehen. Die Flächen und Maßnahmen im Bereich Langenlehsten sind jedoch bereits vor dem Vorliegen der neuen Ergebnisse mit großem Aufwand gesucht und entwickelt worden. Schwierigkeiten bereiteten insbesondere die spezifischen Ansprüche in Hinblick auf Heidelerche und Sperbergrasmücke.

Da nicht von erheblichen Beeinträchtigungen dieser beiden Arten ausgegangen werden muss, wurde die Konzeption der Ersatzmaßnahmen beibehalten. Dass sie nach wie vor ein Potenzial für die o. g. Arten entfalten ist insofern zwar aus naturschutzrechtlichen Gründen

bzw. in Bezug auf die Eingriffsregelung nicht mehr erforderlich aber dennoch erfreulich. Daraus können aber keine Umkehrschlüsse gezogen werden, dass die Gebietsabgrenzung des Vogelschutzgebietes in Zweifel gezogen wird oder erhebliche Beeinträchtigungen auf deren Erhaltungsziele zu erwarten wären.

Die Bedenken zu den Kompensationsräumen werden nicht geteilt. Die zuständige Naturschutzbehörde hat zu dem vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan mit deren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ihr Einvernehmen erteilt. Gerade für die Zielart (Neuntöter) kann hier von einem geeigneten Ersatz ausgegangen werden.

Die Ersatzfläche in Bröthen (E8) befindet sich innerhalb des faktischen Vogelschutzgebietes Langenlehsten. Es handelt sich hierbei nicht um ein rechtlich gesichertes Vogelschutzgebiet, da das Gebiet noch nicht endgültig mit Außenwirkung unter Schutz gestellt worden ist. Diese Flächen sind sehr wohl aufwertungsfähig, da sie in intensiv ackerbaulich genutzten Flächen umgesetzt werden sollen. Die Lage innerhalb des Vogelschutzgebiets verbietet keine Kompensationsmaßnahmen. Bei den geplanten Maßnahmen handelt es sich nicht um „so-wieso erforderliche, gebietsinterne Managementverpflichtungen“, die dahingehend zu interpretieren wären, dass auf der Fläche ohnehin entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden müssten. Hier sind keine Kompensationsmaßnahmen für Verschlechterungen in einem anderen Vogelschutzgebiet vorgesehen.

Gemäß § 8 Abs. 7 LNatSchG kann die Genehmigungsbehörde die Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen vor der Durchführung des Eingriffes verlangen, soweit dies erforderlich ist. Gemäß der Einführung zum Kommentar zum LNatSchG von Carlsen, Vogel, Brodersen und Brumloop ist die Erfordernis dann gegeben, wenn z. B. in sensible Bereiche eingegriffen wird und die Funktionsfähigkeit naturräumlich erhalten bleiben muss. Dies wäre der Fall, wenn hinsichtlich der Ersetzbarkeit eines Biotops einer streng geschützten Art seine spezifische Funktion (z. B. als Amphibienlaichgewässer) bereits vor seiner Zerstörung andernorts hergestellt sein muss. Für den Kammmolch wurden im Jahr 2003 sechs Kleingewässer im einstweilig sichergestellten Naturschutzgebiet angelegt. Diese Maßnahmen sind bereits von der Unteren Naturschutzbehörde Lübeck in ein Ökokonto angelegt worden. Eine Umsiedlung der Kammmolche in diese Gewässer erfolgt erst, wenn die Funktionsfähigkeit gegeben ist. Es wird auf die Ziffer 2.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Weitere vorgezogene Maßnahmen für andere Tierarten sind bei diesem Vorhaben nicht notwendig.

Die geplanten Ersatzmaßnahmen sollen sowohl einen biotoptypenbezogenen Ersatz für offene Trockenlebensräume bieten, als auch die unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen der Avifauna, insbesondere auf die Art Neuntöter, ersetzen. Darüber hinaus werden auch gleichzeitig die nicht erheblichen Beeinträchtigungen auf die Arten Heidelerche und Sperbergrasmücke ersetzt. Die vorgesehenen Maßnahmen werden nach Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses zeitnah angelegt. Dies ist ausreichend.

Das Ausgleichserfordernis gemäß § 7a LNatSchG sieht die Planfeststellungsbehörde durch die dargelegten Inhalte im LBP und dem Einvernehmen der zuständigen Naturschutzbehörde zu dem vorliegenden Landschaftspflegerischen Begleitplan mit deren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als erfüllt an.

Die Beeinträchtigungen auf die streng und besonders geschützten Arten sind im LBP dargestellt worden. Zu der Befreiung gemäß § 62 BNatSchG von den Verboten des § 42 BNatSchG wird auf die Ziffer 2.3.4 verwiesen.

Die Flächen E7 und E8 befinden sich in den Gemeinden Götting und Bröthen, Kreis Herzogtum Lauenburg. Sie liegen innerhalb der „Hagenower Sandplatte“ am Nordwestrand des Naturraums „Südmecklenburgische Niederungen“. Ihre Lage ergibt sich aus den notwendigen funktionsbezogenen Ersatz für die Beeinträchtigungen auf die Vögel. Aufgrund der besonderen Lebensraumanforderungen der Vogelarten, in deren Lebensräume eingegriffen wird, rechtfertigt sich die Einplanung avifaunistischer Kompensationsmaßnahmen im hierfür geeigneten Raum in den Gemeinden Götting und Bröthen. Die Auswahl der Flächen erfolgte in Abstimmung mit dem Landesamt für Natur und Umwelt. Im übrigen wird auf die Ziffer 6.1.14 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Der BUND führt unter Buchstabe E Ziffer 3 und 4 dieser Stellungnahme aus, dass seitens des Vorhabensträgers geplant sei, pechhaltiges Aufbruchmaterial, welches im Rahmen der Sanierung der Startbahn angefallen sein soll, einer Wiederverwendung zuzuführen, und zwar im Rahmen der baulichen Umsetzung des hier planfestzustellenden Vorhabens.

Das grundsätzliche Ansinnen des Vorhabensträgers, eine derartige Wiederverwendung pechhaltigen Aufbruchmaterials zu betreiben, hat dieser im Rahmen seiner Erwiderung zu diesem Hinweis des BUND bestätigt. Auch von dortiger Seite werden die vom BUND zitierten Richtlinien bzw. Empfehlungen als anerkannte Regeln der Technik erachtet.

Gleichwohl ist auf folgendes hinzuweisen: Gegenstand des hier beantragten Planfeststellungsverfahrens ist die Herstellung der Start-/Landebahn bzw. des Rollweges N mit einem Aufbau, wie er in den Plänen Band 3, Kapitel 3 – Regelquerschnitte dargestellt ist. Danach besteht der Aufbau aus einer Asphaltbefestigung der Deckschicht, des Binders und der Tragschicht. Die darunter gelegene ungebundene Frostschutzschicht besteht aus mineralischen Stoffen, es handelt sich somit um eine ungebundene Tragschicht. Die o.g. technischen Richtlinien und Empfehlungen sehen dem hingegen einen Einbau von belastetem Straßenaufbruch in einer gebundenen Schicht vor, um so eine Ausspülung wassergefährdender Stoffe zu verhindern.

Der Vorhabensträger hat bei der Übermittlung seiner Erwiderung an die Anhörungsbehörde und auch im bisherigen Verfahren einen Antrag auf Durchführung eines Planänderungsverfahrens diese Sache betreffend nicht gestellt.

Sollte der Vorhabensträger tatsächlich den Einbau des pechhaltigen Materials avisieren, so ist in einem ersten Schritt mit der zuständigen Behörde hierzu Kontakt aufzunehmen, um die Realisierungsfähigkeit der hier in Rede stehenden Wiederverwendung grundsätzlich zu prüfen. Sollte dies seitens dieser Behörde bejaht werden, so sind die erforderlichen Maßnahmen zu konkretisieren. Sollten hierdurch Rechte Dritter oder aber die Aufgaben anderer Träger öffentlicher Belange berührt werden, so ist hierzu eine Planfeststellung gem. § 143 LVwG durchzuführen.

Die Anhörungsbehörde hat den Vorhabensträger über diesen Sachverhalt schriftlich in Kenntnis gesetzt.

Zu 6.3.3 NABU (18.06.02/01.07.02, 13.02.03, 27.09.04)

Zu den Stellungnahmen vom 18.06.2002 und 01.07.2002 wird auf die Ausführungen in der vorstehenden Ziffer 6.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Soweit der Verband Aspekte geltend macht, die auch von anderer Seite vorgebracht wurden, wird ergänzend auf die Ausführungen zu 6.1 verwiesen.

Stellungnahme vom 13.02.03:

Zu den einzelnen Ziffern dieser Stellungnahme wird folgendes ausgeführt:

Zu Ziffer 1: Die Kritik an der Durchführung von Maßnahmen zur Herstellung der Hindernisfreiheit im Vorfeld dieses Planfeststellungsverfahrens wird zur Kenntnis genommen.

Zu Ziffer 2 und 3: Es wird auf die Auflagen in Ziffer 2.1.2 und 2.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Schaffung neuer Kleingewässer bedingt durch die bereits erfolgte, vorstehend erwähnte Hindernisfreiheit ist in den hier festzustellenden Planunterlagen nachrichtlich aufgenommen, denn diese Maßnahmen sind nicht aufgrund der beantragten Baumaßnahmen und den dadurch verursachten Eingriff in Natur und Landschaft zu sehen. Diese Maßnahmen sind nicht in die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung eingestellt worden. Daher erfolgt die konkrete Ausgestaltung außerhalb dieses Verfahrens zwischen dem Flughafenbetreiber und der Unteren Naturschutzbehörde der Hansestadt Lübeck.

Bezüglich der Zuverlässigkeit des Vorhabensträger zur Durchführung der Kompensationsmaßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde keine Bedenken.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Schaffung neuer Kleingewässer bedingt durch die Anlage des Rollweges sind Gegenstand der im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses zu erteilenden Genehmigung für den Eingriff in Natur und Landschaft. Für die Kompensationsmaßnahmen und zur Erreichung deren Entwicklungszieles ist ein Monitoring vorgesehen.

Zu dem mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Kompensationskonzept hat die zuständige Naturschutzbehörde ihr Einvernehmen erteilt. Den Bestimmungen des LNatSchG ist somit Rechnung getragen worden.

Zu Ziffer 4: Es wird auf die Auflagen in Ziffer 2.1.2 und 2.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Gegenstand der im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses zu erteilenden Genehmigung für den Eingriff in Natur ist auch die Bestimmung bestimmter Kompensationsmaßnahmen und deren Entwicklungsziel. Die in Ziffer 2.3 dieses Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Nebenbestimmungen und Auflagen das Monitoring und die Effizienzkontrolle betreffend sowie der festgestellte Landschaftspflegerische Begleitplan dienen dazu, den Erfolg der beabsichtigten Kompensationsmaßnahmen sicherzustellen. Dieses „Berichtswesen“ läuft allein zwischen der Genehmigungsbehörde und dem Vorhabens-

träger ab. Nur der jeweils zuständigen Naturschutzbehörde ist im Rahmen dieses Verfahrens die Übersendung des Berichtes zugestanden worden.

Die dauerhafte Sicherung der Flächen erfolgt neben den Monitoring dadurch, dass der Vorhabensträger diese Flächen erwirbt. Verzichtet er hierauf und läßt das Eigentum bei dem bisherigen Eigentümer, hat eine grundbuchliche Sicherung der Kompensationsflächen zu erfolgen. Die Inhalte dieser grundbuchlichen Sicherung und weitere in diesem Zusammenhang zu beachtenden Auflagen sind der Ziffer 2.3.2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses zu entnehmen.

Zu Ziffer 5 und 6: Grundsätzlich ist es wünschenswert, wenn die Kompensationsflächen eingriffsnah vorgesehen werden. Aber auch die Überplanung von Flächen Dritter unterliegt einer Abwägung, nämlich hier dem Erfordernis der Anordnung einer Kompensationsmaßnahme auf genau einer bestimmten Fläche im Verhältnis zu dem Schutz des Eigentums gem. Art 14 GG. Zu dem mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Kompensationskonzept hat die zuständige Naturschutzbehörden ihr Einvernehmen erteilt. Den Bestimmungen des LNatSchG ist somit Rechnung getragen worden. Weitergehende Auflagen sind daher dem Vorhabensträger im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht zu erteilen. Hinsichtlich der Anregungen zur Kompensation von Funktionsverlusten wird auf die vorgenommenen Planänderungen verwiesen.

Zu Ziffer 7, 8 und 12: Die dauerhafte Sicherung der Flächen erfolgt dadurch, dass der Vorhabensträger diese Flächen erwirbt. Verzichtet er hierauf und lässt das Eigentum bei dem bisherigen Eigentümer, hat eine grundbuchliche Sicherung der Kompensationsflächen zu erfolgen. Die Inhalte dieser grundbuchlichen Sicherung und weitere in diesem Zusammenhang zu beachtenden Auflagen sind der Ziffer 2.3.2.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses zu entnehmen.

Für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist ein Monitoring vorgesehen, dadurch wird die Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen gewährleistet.

Im Rahmen der 2. Planänderung entfällt die Anlage einer binsen- und seggenreichen Nasswiese in Teilbereichen auf der Ersatzfläche E 2.

Für eine dauerhaft naturnahe Waldbewirtschaftung bedarf es nicht zwingend einer Zertifizierung durch den Forest Stewardship Council.

Zu Ziffer 9: Die Ersatzfläche E 3 entfiel im Rahmen der 2. Planänderung

Zu Ziffer 10: Dem Verband erscheinen die Maßnahmen auf der Fläche E 4 - sieht man von den grundsätzlichen, oben zurückgewiesenen Bedenken ab – akzeptabel.

Zu Ziffer 11: Eine Doppelanrechnung erfolgt nicht, dies ist im LBP auch dargelegt.

Zu Ziffer 13 und 14: Bezüglich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird auf das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde verwiesen. Hinsichtlich des Faktors für Bodenversiegelungen wird auf die vorgenommenen Planänderungen verwiesen. Bezüglich des Einwandes der Möglichkeit einer Entsiegelung ist dem Ersatz vorzuziehen wird auf die Ziffer 6.1.14 verwiesen.

Zu Ziffer 15: Der Ausgleich auf den Seitenflächen von Rollweg C und Start- und Landebahn ist in der 2. Planänderung nicht mehr vorgesehen.

Zu Ziffer 16: Im überarbeiteten LBP wurde nachvollziehbar dargelegt, dass keine neuen erheblichen Beeinträchtigungen hinsichtlich der Zerschneidungswirkung durch die Verlegung der Zäune oder durch die Verlängerung der Start- und Landebahn auf den Naturhaushalt zu erwarten sind.

Bezüglich der Beeinträchtigungen auf die Heidelerche, Neuntöter und Sperbergrasmücke wird auf die Ziffer 6.1.21 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Der geplante Eingriff stellt eine Beeinträchtigung auf die Braunkehlchen dar. Hinsichtlich des funktionalen Kompensationsbedarfs wird auf die Überarbeitung des LBP im Rahmen der 2. Planänderung verwiesen.

Zu den Befürchtungen, dass durch eine Änderung der betriebstechnischen Anlagen weitere Beeinträchtigungen durch eine Änderung des Einflugwinkels zu befürchten sind, wird auf die vorstehenden Ausführungen dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Dort werden derartige Beeinträchtigungen verneint, da ebengerade durch die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Maßnahmen eine Änderung des Einflugwinkels nicht verbunden ist.

Zu Ziffer 17: Dem Vorhabensträger kann nur die Berücksichtigung Planungen anderer auferlegt werden, wenn diese einen entsprechenden Konkretisierungsgrad erreicht haben. Dies liegt für die Ausweisung von Wasserschongebieten hier nicht vor.

Zu Ziffer 18: Der Landschaftspflegerische Begleitplan wird insgesamt planfestgestellt; er ist Bestandteil der in Ziffer 2.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilten Genehmigung für den Eingriff in Natur. Somit sind auch die dort bestimmten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vom Vorhabensträger zu erbringen.

Zu Ziffer 19: Aufgrund der Planänderungen findet keine Entwässerung mehr in den Moorweiher statt. Dadurch wird dann auch die bisher zur Aufrechterhaltung der Vorflut erforderliche Wasserableitung an dem Moorweiher nicht mehr erforderlich sein. Der Wasserstand des Moorweihers kann somit in naturschutzfachlicher Hinsicht optimiert reguliert werden. Des Weiteren wird auf die Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss unter Ziffer 6.3.2 und Ziffer 6.1.22 verwiesen.

Zu Ziffer 20: Die Auffassung des Verbandes zu dieser Thematik wird zur Kenntnis genommen.

Zu Ziffer 21 wird auf Ziffer 6.1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu Ziffer 22: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zu Ziffer 23: Die Darstellungen werden zur Kenntnis genommen. Die Forderung nach Ermittlung der Defizite des Betriebes des Flughafens ist zurückzuweisen, da die Finanzierbarkeit eines beantragten Vorhabens nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Im übrigen wird auf Ziffer 6.1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu Ziffer 23 bis 28 wird ebenfalls auf Ziffer 6.1.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Stellungnahme vom 27.09.04:

Zu den Einwendungen und Bedenken gegenüber der FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Europäischen Vogelschutzgebiet „Wulfsdorfer Heide“ sowie zu der FFH-

Verträglichkeitsprüfung zum gemeldeten FFH-Gebiet „Wulfsdorfer Heide und Blankensee-niederung“ wird auf die Ziffern 6.1.21 und 6.1.22 verwiesen.

Der Artenreichtum der Grönauer Heide ist bekannt und spiegelt sich in den Unterlagen wieder. Entscheidend ist, inwieweit durch das Vorhaben dieser Artenreichtum gestört bzw. erheblich beeinträchtigt wird. Durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden die Beeinträchtigungen kompensiert und es verbleiben keine erhebliche Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt und auf die Landschaft.

Nahrungsgäste werden als Zug- und Rastvögel in den Variantenvergleich eingestellt. Da es sich bei den Zug- und Rastvögeln der Grönauer Heide aber überwiegend um ubiquitäre Arten (Allerweltsarten) handelt, ist eine Präferenz einer Variante naturschutzfachlich nicht zu begründen. Weitere Nahrungsgäste, nämlich die der Vogelarten des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie sind in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Europäische Vogelschutzgebiet „Wulfsdorfer Heide“ betrachtet worden. Im Ergebnis sind keine erheblichen Beeinträchtigungen auf diese Nahrungsgäste zu erwarten, da das Vogelschutzgebiet nur ein kleines Teilgebiet der jeweiligen Nahrungshabitate darstellt und die Wirkfaktoren im Rahmen dieses Bauvorhaben im Verhältnis zu den Gesamtnahrungshabitaten relativ kleinflächig sind. Daraus ergibt sich auch keine Präferenz einer Variante.

Bezüglich der Notwendigkeit der Untersuchung von Bienen und Wespen wird auf die Ziffer 6.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Auf die Unterschiede in den Artenlisten, insbesondere zwischen den durch das Planungsbüro leguan GmbH und dem Gutachter LUTZ ab 2001 erfassten Arten und denen durch Behrens aufgeführten Arten wird in den naturschutzfachlichen Unterlagen eingegangen.

Hinsichtlich der Abgrenzungen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Wulfsdorfer Heide“ und des gemeldeten FFH-Gebietes „Wulfsdorfer Heide und Blankeseeniederung“ werden auf die Ziffern 6.1.21 und 6.1.22 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die Darstellungen des NABU zu den Störungen durch den Flughafenbetreiber sowie der Beeinträchtigung im Bereich 13 a-c werden zur Kenntnis genommen.

Die Beeinträchtigungen auf die Arm- und Glanzleuchteralgen sowie auf die Kammolche sind dargelegt worden. Hier wurde nichts verharmlost. Die Ausgleichsmaßnahmen „Umpflanzung der Algen“ und „Umsiedlung der Kammolche“ wurden in enger Abstimmung mit dem LANU erarbeitet und die zuständige Naturschutzbehörde hat ihr Einvernehmen erteilt.

Soweit vorgetragen wird, dass im Bereich des Chi-Chi-Teichs fälschlicherweise auf bestimmte Pflanzenarten in dem Gutachten zur Flora und Fauna nicht hingewiesen wurde, ist darauf hinzuweisen, dass selbst bei einem diesbezüglichen Ansatz die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung, des LBP oder der FFH-Verträglichkeitsprüfung hierdurch nicht verändert werden. Denn für das Gewässer ist durch die zu erwartenden Auswirkungen nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen. Des Weiteren wird auf die Ziffer 6.1.22 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Bezüglich der zu erhaltenen Kleingewässer im Bereich des Rollweges wird auf die Ziffern 2.1.2.8, 2.3.2 und 6.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die Planung von Amphibientunneln wird nicht als erforderlich angesehen, es wird auf die Ziffer 6.1.22 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Umsiedlung von Amphibien wird auf die Ziffern 2.1.2 und 2.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses und auf das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde verwiesen.

Bezüglich der Beeinträchtigungen des Vorhabens auf die Kammolchpopulation wird auf die Ziffer 6.1.22 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Durch die Anlage der Kleingewässer im einstweilig sichergestellten Gebiet und durch die vorgesehenen Ersatzgewässer werden die Beeinträchtigungen auf die Amphibien kompensiert.

Der Einbau des Instrumentenlandebahnsystems ist nicht Gegenstand des Verfahrens.

Soweit bestritten wird, dass die Zauneidechse kurzfristig durch die Maßnahmen zur Herstellung der Hindernisfreiheit geeignetere Habitate auf der Fläche FB 06 hinzubekommt, ist

darauf hinzuweisen, dass selbst bei einem diesbezüglichen fachlich streitbaren Ansatz das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung oder des LBP hierdurch nicht verändert wird.

Hinsichtlich des Einwandes zu den Fledermäusen wird auf die Ziffer 6.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Soweit vorgetragen wird, dass fälschlicherweise der Weißstorch, der Schwarzstorch und der Fischadler nicht als Nahrungsgäste aufgeführt worden sind, ist darauf hinzuweisen, dass selbst bei einem diesbezüglichen Ansatz das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung, der FFH-Verträglichkeitsprüfung oder des LBP hierdurch nicht verändert wird. Denn im Ergebnis sind keine erheblichen Beeinträchtigungen auf diese Nahrungsgäste zu erwarten, da das Vogelschutzgebiet nur ein kleines Teilgebiet der jeweiligen Nahrungshabitate darstellt und die Wirkfaktoren im Rahmen dieses Bauvorhaben im Verhältnis zu den Gesamtnahrungshabitaten relativ kleinflächig sind.

Zu dem Wachtelkönig, Eisvogel sowie der Heidelerche wurden im Verfahren vom Einwender keine spezifizierten Angaben zum Vorkommen der Brutpaare außerhalb sowie innerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes gemacht.

Der Gutachter Lutz hat in der kritisierten Tabelle nur die Brutvögel außerhalb des Europäischen Vogelschutzgebietes dargestellt, die sich im Streifen zwischen dem Schutzgebiet und der Start- und Landebahn befinden und somit im unmittelbaren Wirkungsbereich des Vorhabens sich befinden. So wurden im Jahr 2004 fünf Brutpaare des Neuntötters außerhalb des Vogelschutzgebietes kartiert. Behrends et al. (2001) hat dagegen nur vier Brutpaare angegeben. Drei Brutpaare des Neuntötters befanden sich in diesem o.g. Streifen und wurden daher auch nur in der kritisierten Tabelle aufgeführt.

Zu dem Vorkommen der Sperbergrasmücke außerhalb des Schutzgebietes wird auf die Ziffer 6.1.21 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die Herstellung der Hindernisfreiheit ist nicht Gegenstand des Verfahrens, daher werden alle damals möglichen Beeinträchtigungen auf die Umwelt hier nicht betrachtet. Verwiesen wird auf die Ziffer 6.1.1 und auf die Ziffer 6.1.21 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die Beeinträchtigungen auf den Rotmilan sind in den Unterlagen ausreichend dargestellt. In der Bewertung der Beeinträchtigungen ändert sich nichts, wenn der Rotmilan regelmäßiger anstatt unregelmäßiger Brutvogel in der Grönauer Heide ist. Dass der Rotmilan Nahrung im Untersuchungsraum aufnimmt, ist in den Unterlagen berücksichtigt worden.

Hinsichtlich der ausreichenden Datengrundlage wird auf die Ziffern 6.3.1 und 6.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die Kartierungen im Jahr 2004 dienten dazu, die Veränderungen, die sich aufgrund der Maßnahmen zur Durchführung der Herstellung der Hindernisfreiheit ergeben haben, festzustellen. Im Bereich des Schutzstreifens für die Hindernisfreiheit außerhalb des Schutzgebiets konnten sowohl 2001 (also vor Herstellung der Hindernisfreiheit) wie 2004 keine aktuellen Vorkommen der Sperbergrasmücke nachgewiesen werden. Es wurde nachvollziehbar dargelegt, dass die Sperbergrasmücke auch in Zukunft keine geeigneten Lebensraumbedingungen in diesem Bereich mehr vorfinden wird.

Der Hinweis zum Kranich wird zur Kenntnis genommen.

Bezüglich der Bedenken gegenüber den Aussagen zu dem Neuntöter, Wachtelkönig und der Sperbergrasmücke wird auf die Ziffer 6.1.21 verwiesen.

Hinsichtlich der Genehmigung des Eingriffs mit den vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird auf das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde verwiesen.

Hinsichtlich der Verwendung von autochthonem Saatgut wird auf die Ziffer 2.3.2.6 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die im LBP angegebene Saatgutmischung wurde mit dem Landesamt für Natur und Umwelt und dem MUNL abgestimmt.

Die Knorpelmiere wurde 2001 in den Fundorten 13a und 13b erfasst. Die auf S. 43 des LBP angeführten kleineren Tümpel in den Biotopen 13b und 14b werden nicht durch eine zusätzliche Drainage beeinträchtigt. Da der verbleibende Streifen zwischen den hindernisfrei zu haltenden Flächen der Start- und Landebahn und dem Rollweg durch die geplanten Maßnahmen nicht beeinträchtigt werden darf (siehe Ziffer 2.1.2.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses), werden nicht alle Standorte der Knorpelmiere zerstört und ein „Wiederaufleben“ dieser Art ist noch möglich. Diese Bereiche sind nicht Bestandteil des einstweilig sichergestellten Naturschutzgebietes und insofern sind Entwicklungsmöglichkeiten für die Flora und Fauna nur sehr bedingt möglich.

Hinsichtlich der Hindernisfreiheit und ihrer etwaigen kumulativen Wirkungen wird auf die Ziffer 6.1.21 und auf die Ziffer 6.1.22 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Zu den Beeinträchtigungen durch Zerschneidungswirkung wird auf die Ziffern 6.1.22 und 6.2.3.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Innerhalb des Schlitzrinnensystems gibt es Verbindungsstege und einzelne Querstreben, die die Amphibien und Insekten überwinden können.

Hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Lichtemissionen wird auf die Ziffer 6.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die angesprochene Mittellinienbefeuerng ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Die Darstellung des vorgesehenen Platzes für eine Baustelleneinrichtung in der Karte der FFH-Verträglichkeitsprüfung zum gemeldeten FFH-Gebiet „Wulfsdorfer Heide und Blankenseeniederung“ ist fehlerhaft und wurde gestrichen (siehe hierzu das Deckblatt).

Es ist sicherzustellen, dass die verbleibenden Kleingewässer 703 und 704 und die neu angelegten Kleingewässer durch die vorgesehenen Drainagen nicht betroffen sind. Es wird auf die Ziffer 2.1.2.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Der Bodengutachter Dr. Reinsch führt in dem Schreiben vom 06.12.04 aus: „Im Bereich der Kleingewässer 703 und 704 und ihrem unmittelbaren Umfeld liegen keine Drainagen bzw. sind keine Drainagen vorgesehen. Dieser Bereich wird von der vorgesehenen engräumigen Versickerung des Versickerungstreifens nicht erfasst.“

Diese Aussage ist unmittelbar auf die Ausgleichs-Kleingewässer übertragbar.

Wegen der auf S. 43 des LBP angeführten kleineren Tümpel in den Biotopen 13b und 14b wird darauf hingewiesen, dass die zwischen Rollweg und Start- und Landebahn eingezeichnete Drainage im Bereich dieser Biotopkomplexe bereits vorhanden ist und sich deshalb die Entwässerungssituation insoweit nicht ändert.

Selbst wenn dem Hinweis zur Verkleinerung des Reviers der Wildschweine mit den sich daraus ergebenden Wirkungen gefolgt wird, ist dieser Belang nicht von einem solchen Gewicht, dass dies zu einer Änderung der Planung führen müsste. Eine Änderung der Planung zur Berücksichtigung dieses Belanges hätte nämlich einen Eingriff in die Sicherheit des

Flugverkehrs zur Folge, was ebengerade dem hier planfestzustellenden Ausbauvorhaben zuwider laufen würde. Des weiteren gibt es durch die Erweiterung der Flughafenabgrenzung verbunden mit der Zaunverlegung auch positive Wirkungen auf die Amphibien und auf die Bodenbrüter. Durch die Abzäunung des Geländes östlich der Startbahn und nördlich des Rollweges mit dem neuen Zaun wird wirksam das Betreten der Wildschweine unterbunden. Dadurch ergibt sich zumindest für ein Brutpaar der Heidelerche (Bodenbrüter) und den Amphibien in den verbleibenden Kleingewässern 703 und 704 eine Lebensraumverbesserung.

Bezüglich der Einwendungen zu den Arten Neuntöter, Sperbergrasmücke und der Heidelerche wird auf die Ziffern 6.1.21 und 6.1.22 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die durch das Vorhaben bedingten Auswirkungen auf die Bodenbrüter sind in den verschiedenen Fachgutachten, wie z.B. FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet und LBP ausreichend ermittelt und bewertet worden.

Der verbleibende Streifen zwischen den hindernisfrei zu haltenden Flächen der Start- und Landebahn und dem Rollweg darf durch die geplanten Maßnahmen nicht beeinträchtigt werden. Dieser Streifen wird als Gehölzstreifen bis max. 3 m Höhe erhalten bleiben, d.h. durch

Auslichten und Zurückschneiden („Auf den Stock setzen“) wie geplant gepflegt werden.

Zu der Gestaltung des Waldrandes nördlich des Rollweges sind in den Unterlagen keine Angaben gemacht worden, da aufgrund der Struktur und des Alters des Waldes (kein Hochwald) entsprechende Maßnahmen nicht erforderlich sind. Im übrigen wird auf das Einvernehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde verwiesen.

Im Gegensatz zu der Südvariante werden bei der Verwirklichung der Nordvariante (Anlage des Rollweges nördlich der Start- und Landebahn) keine offenen Sandflächen sowie Heide-, Mager- und Trockenrasenflächen im einstweilig sichergestellten Naturschutzgebiet beeinträchtigt. Sie bleiben erhalten und geschützt und können im Sinne des Naturschutzes weiter entwickelt werden. Bei der Nordvariante werden 0,2 ha des Lebensraumtyp 4030 Heiden außerhalb und nicht innerhalb des einstweilig sichergestellten Naturschutzgebiet überbaut.

Hinsichtlich der Datenlage wird auf die Ziffer 6.3.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die Beeinträchtigungen auf das Kammmolchvorkommen außerhalb des gemeldeten FFH-Gebietes „Wulfsdorfer Heide und Blankenseeniederung“ sind nicht erheblich im Sinne der FFH-Verträglichkeitsprüfung, da sie nicht Bestandteil des Schutzgebietes sind. Des weiteren wird auf die Ziffer 6.1.22 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Alle die durch das geplante Vorhaben bedingten Beeinträchtigungen und deren Positivwirkungen sind zu ermitteln und zu bewerten. Hierzu gehören sowohl die betriebsbedingten Auswirkungen als auch die Ausgrenzung von Besuchern im Bereich des Heidelerchenbrutpaares.

Zu den betriebsbedingten Störungen wird auf die Ziffer 6.1.21 und auf die Ziffer 6.1.22 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Vorhabensbedingte Änderungen bezüglich der Sicherheitsanforderungen ergeben sich nicht.

Die Parkplatzerweiterung ist nicht Gegenstand des Verfahrens.

Das von Behrends et. al. (2001) dargestellte Vorkommen der Wechselkröte wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Bergmolche wurden im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen.

Zu 6.3.4 Zurückgewiesene Anträge der Naturschutzverbände im

Erörterungstermin der Träger öffentlicher Belange (08.04.03 bis 12.08.03)

Soweit die Anhörungsbehörde während des Erörterungsverfahrens über die gestellten Anträge entschieden hat, bestätigt die Planfeststellungsbehörde diese Entscheidungen.

Im Übrigen haben die Antragsteller die in den schriftlichen Stellungnahmen vorgebrachten Anregungen und Bedenken während der Erörterung erneut vorgetragen und durch die gesonderte Antragstellung während der Erörterung unterstrichen, dass sie der Überzeugung waren, ihre schriftlich vorgebrachten Bedenken seien innerhalb des Anhörungsverfahrens und durch die Erörterung nicht ausgeräumt worden. Für die diesbezüglichen Zurückweisungen wird auf die obigen Ausführungen zu 6.1 verwiesen.

Zu 6.4 Zurückgewiesene Einwendungen einzelner Einwender

Zu 6.4.1 Zurückgewiesene Einwendungen einzelner Einwender im Auslegungsverfahren

Soweit die nachfolgend aufgeführten Einwender neben den hier behandelten individuellen Einwendungen weitere Belange geltend gemacht haben, wird auf die entsprechenden Ausführungen zu 6.1. verwiesen.

Zu 6.4.1.1 (14.07.02)

Der Einwender macht geltend, bereits durch den bisherigen – insbesondere den frühmorgendlichen und spätabendlichen - Flugbetrieb in seiner Konzentration beeinträchtigt zu sein, was sich auf die in seiner Berufsausübung als Tierarzt vorgenommenen Behandlungen ausgewirkt habe. Weiterhin führe bei den stationär behandelten Tieren der Lärm zu Stresseinfluss; es komme zu negativen Krankheitsverläufen und erheblichen postoperativen Komplikationen. Durch übermäßigen Fluglärm steige zudem die Abortrate.

Dem Einwender ist entgegenzuhalten, dass sich die vorhabenbedingten Lärmauswirkungen wie auch der Fluglärm insgesamt in einem Rahmen halten, der ohne weitere Schutzvorkehrungen zumutbar ist. Es ist nichts dafür dargetan, dass der Einwender bei Ausübung seines – zweifellos verantwortungsvollen – Berufs einen höheren Schutzstatus beanspruchen kann als andere Lärmbetroffene. Ob der Einwender geltend machen kann, die behandelten Tiere würden Lärmbelastigungen ausgesetzt (oder ob diese Einwendung von deren Eigentümern geltend gemacht werden müsste), kann hier dahinstehen, denn angesichts des gegenwärtigen und des prognostizierten künftigen Fluglärms besteht kein Anlass, Schutzauflagen oder Entschädigungen vorzusehen. So ist gerade hinsichtlich des von dem Einwender herausgestellten nächtlichen Fluglärms nicht mit einer signifikanten Zunahme zu rechnen.

Zu 6.4.1.2 (14.07.02)

Neben zahlreichen Einwendungen, die entsprechend auch von anderen Personen erhoben wurden, befürchten die Eheleute wegen der Auswirkungen auf die von dem Einwender betriebene Tierarztpraxis eine Existenzgefährdung. Die Kunden würden aufgrund des Lärmes und der Stressfaktoren für die Tiere ausbleiben.

Hierzu ist jedoch festzustellen, dass die Praxis auch heute schon dem Fluglärm ausgesetzt ist und die Kunden bislang davon abgesehen haben, ihren Tierarzt zu wechseln. Die sich aus einem Vergleich von Nullvariante zu Ausbauvariante ergebenden Veränderungen in der Zahl der Flugbewegungen sowie hinsichtlich des Fluglärms rechtfertigen nicht die Besorgnis, dass hier eine qualitative Veränderung eintritt, die Schutzvorkehrungen oder Entschädigungsleistungen erfordert.

Zu 6.4.1.3 (30.06.02)

In Ziffer 26 seiner Einwendung wird geltend gemacht, der Einwender und seine ebenfalls Tennis spielende Familie müssten wegen der Nähe des Flughafens zu den Grönauer Tennisplätzen aus Gründen der Sicherheit und der Gesundheit künftig einem entfernteren Tennisverein beitreten; ihnen entstände ein Mehraufwand an Fahrtkosten und Zeit, für den eine Entschädigung gefordert wird. Diese Forderung ist unbegründet. Der Flughafenausbau erhöht weder das Sicherheitsrisiko, noch ist eine dem Flughafenausbau zuzuordnende Zunahme der Luftschadstoffe anzunehmen, die die angeführten gesundheitlichen Bedenken stützen würde. Auf die Ausführungen zu 6.1.8 und zu 6.1.12 wird verwiesen.

Der in Ziffer 27 der Einwendung geforderten Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens bis zum Abschluss verschiedener Gerichtsverfahren kam die Anhörungsbehörde zu Recht nicht nach. Diese zivilrechtlichen Verfahren gegen die Flughafenbetreiberin stehen mit dem Planfeststellungsverfahren nicht im Zusammenhang. Soweit einer der Kläger auch verwaltungsgerichtlichen Rechtsschutz suchte, ist darauf hinzuweisen, dass diese Klage mit – nicht rechtskräftigem – Urteil vom 24.06.03 als unzulässig abgewiesen wurde.

Zu 6.4.1.4 (08.07.02)

Die Einwenderin begehrt Ersatz für flugverkehrsbedingte Schäden und Folgeschäden zum Nachteil ihrer beiden Enkelkinder, namentlich Arztkosten, therapeutische Behandlungskosten und Nachhilfeunterricht (Anlage 2 zur Einwendung). Wie bereits zu 6.1.12 dargestellt, geht mit dem Flughafenausbau keine Risikoerhöhung einher, so dass eine Zunahme der Angst vor Flugunfällen nicht begründet wäre. Auch geben die Prognosen zu den Flugbewegungszahlen und dem Fluglärm nichts für eine – auch Kindern – nicht mehr zumutbare Belastung her. Eine Verbesserung der Lärmsituation gerade für die Grundschulkinder wird daraus folgen, dass der Vorhabensträger den Einbau und die Unterhaltung von Schalldämm-

lüftern in den Klassenzimmern zu leisten hat. Die geschilderten Kommunikationsstörungen werden somit abnehmen und auch die Enkelkinder der Einwenderin entlasten.

In der Anlage 4 fordert die Einwenderin ein Flugverbot für Flugzeuge der Serie Boeing 737-200. Die am Flughafen Lübeck-Blankensee eingesetzten Maschinen dieses Typs sind jedoch mit einem lärmreduzierenden Nachrüstatz („hush-kit“) ausgestattet, so dass sie nicht unter die ansonsten in der EU geltenden Restriktionen fallen. Im übrigen ergibt sich aus der Zweckbestimmung des Flughafens Lübeck-Blankensee als Verkehrsflughafen für die allgemeine Luftfahrt, dass nicht bestimmte Flugzeugtypen oder bestimmte Anbieter von Flugverkehrsdienstleistungen „durch Ortsrecht“ von der Flughafenbenutzung ausgeschlossen werden können.

Zu 6.4.1.5 (10.07.02, 09.02.03)

Die für die Naturschutzbeauftragte und den Beirat für Naturschutz abgegebene Einwendung vom 09.02.03 ist nicht als Stellungnahme von Trägern öffentlicher Belange zu werten; die Vertretung der von der UNB Lübeck wahrzunehmenden Aufgaben erfolgte durch diese im Rahmen der Beteiligung der Hansestadt Lübeck. Ungeachtet des privaten und ehrenamtlichen Engagements der Einwenderin werden keine persönlichen Betroffenheiten geltend gemacht; die Einwendungen sind deshalb formal als Populäreinwendung anzusehen, die inhaltlich durch die Stellungnahmen der anerkannten Naturschutzverbände abgedeckt werden. Es wird deshalb auf die entsprechenden Ausführungen zu 6.3. dieses Beschlusses verwiesen.

Zu 6.4.1.6 (12.06.02)

Die Einwender geben zu Bedenken, dass der Einwender aufgrund eines irreparablen Lungenleidens schwerbehindert ist (mit einem Grad der Behinderung von 50 %), so dass ihn der Flughafenausbau zu einem Wohnortwechsel zwingen würde. Eine Minderung des Immobilienwertes wäre zu entschädigen; zudem wird schon jetzt eine Herabsetzung der Grundsteuer verlangt.

Die gesundheitlichen Belange der betroffenen Bevölkerung wurden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Ausbauvorhabens berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Aufgrund der gutachterlichen Aussagen war jedoch keine dem Ausbau zuzuordnende Zunahme der Luftschadstoffexposition der Bürger festzustellen, die dem Ausbauvorhaben entgegenstünde oder zumindest Entschädigungsansprüche begründen würde. Insoweit wird auf

die Ausführungen zu 6.1.8 (Luftschadstoffe) und zu 6.1.5 (Wertminderung durch mittelbare Beeinträchtigungen) verwiesen. Eine andere Bewertung ergibt sich auch nicht aus der Vorschädigung des Einwenders. Auch wenn hieraus eine besondere Empfindlichkeit gegenüber Luftschadstoffen besteht – was hier unterstellt wird –, ist keine spürbare Verschlechterung zu erwarten, die kausal auf den Flugverkehr zurückgeführt werden könnte. Die Bemessung der Grundsteuer schließlich fällt ausschließlich in die Zuständigkeit der Finanzverwaltung und ist der Regelung durch Auflagen im Planfeststellungsbeschluss nicht zugänglich.

Zu 6.4.1.7 (15.07.02)

Über eine Vielzahl von Aspekten hinaus, die auch in der Erörterung im bekannt gemachten Termin angesprochen wurden und zu 6.1. berücksichtigt wurden, stellt die Einwenderin dar, sie könne bei zunehmendem Flugverkehr keine Wäsche im Freien aufhängen, sondern müsse dann dauerhaft auf ihren Wäschetrockner zurückgreifen, was mit Mehrkosten verbunden sei. Die Einwenderin bezieht sich auf die Allergiegefahr, die von durch Luftschadstoffe verschmutzter Wäsche ausgeht.

Für einen Ersatz von Mehrkosten wegen der Nutzung eines Wäschetrockners besteht jedoch nach dem Gutachten Luftschadstoffe kein Anlass (vgl. hierzu zu 6.1.8). Daneben dürfte die Trocknung der Wäsche im Haus nur subjektiv einen Vorteil darstellen, da die Trocknung in jedem Fall mit derselben Umgebungsluft erfolgt.

Zu 6.4.1.8 (15.07.02)

Die Einwender sehen eine Verletzung des Art. 3 Abs. 1 GG. Die Verletzung der Gleichheit vor dem Gesetz folge daraus, dass Bürger der Hansestadt Lübeck im Rahmen der Planauslegung mehr Stunden pro Woche in die Unterlagen Einsicht nehmen konnten als die Bürger in Groß Grönau.

Mit der Durchführung der Auslegung wurde jedoch die Rechte der Bürger nicht verletzt. Es obliegt nicht der Anhörungsbehörde, für identische Öffnungszeiten der verschiedenen Auslegungslokale zu sorgen. Die Auslegung ist vielmehr eine örtliche Angelegenheit und kann deshalb an den verschiedenen Auslegungsstellen variieren. In diesem konkreten Fall war mit der unterschiedlichen Ausgestaltung keine Verkürzung der Einwenderrechte verbunden. Die von den Einwendern genannte Öffnungsdauer des Auslegungslokals bezieht sich nur auf die Amtsverwaltung in Ratzeburg. Darüber hinaus erfolgte zusätzlich eine Auslegung der voll-

ständigen Planfeststellungsunterlagen in der Außenstelle des Amtes in Groß Grönau, und zwar während der dortigen Dienststunden. Damit wurde auch den dortigen Bürgern hinreichend Gelegenheit gegeben, sich durch Einsichtnahme in diese Unterlagen über die Planung und ihre Betroffenheit zu informieren.

Zu 6.4.1.9 (08.07.02)

Der Einwender sieht u.a. die Gefahr, dass in Lübeck startende Flugzeuge die Warteschleifen der den Flughafen Hamburg anfliegenden Flugzeuge kreuzen können. Das erhöhte Unfallrisiko stehe deshalb dem Ausbau des Lübecker Flughafens entgegen. Der angesprochene Aspekt steht jedoch nicht im Zusammenhang mit dem geplanten Flughafenausbau, sondern beschreibt eine allgemeine, in die Zuständigkeit der Deutschen Flugsicherung fallende Aufgabe der sicheren Abwicklung des Flugverkehrs.

Zu 6.4.1.10(08.07.02)

Der Einwender weist darauf hin, dass die im Westen des Flughafens gelegene Deponie Niemark eine Schütthöhe einhalten müsse, die die Flugsicherheit gewährleistet. Durch Überschreitung der Schütthöhe und eine Verlängerung der Piste in Richtung Niemark sei die Flugsicherheit beeinträchtigt. Die Attraktivität der Deponie für Möwen und Krähen erhöhe zudem die Vogelschlaggefahr.

Die Besorgnis ist jedoch unbegründet, da der Flughafen nicht an die Deponie heranrückt. Auch bei einer Einbeziehung des Rollweges R in die Start- und Landebahn ändern sich die Anforderungen an den im Westen hindernisfrei zu haltenden Bereich nicht. Der Gefahr des Vogelschlages begegnet der Vorhabensträger bereits heute mit Vergrämuungsmaßnahmen.

Zu 6.4.1.11 (07.07.02)

Im Zusammenhang mit der Forderung nach Durchführung eines Raumordnungsverfahrens (hierzu siehe zu 6.1.1) wenden sich die Einwender gegen eine Subventionierung auswärtiger Fluggäste. Beobachtungen der Einwender hätten ergeben, dass nur maximal 1/5 der parkenden Pkw ein Lübecker oder Umgebungskennzeichen aufwiesen. Diese Einwendung verkennt jedoch, dass es gerade Ziel des Flughafenausbaus ist, diesen so auszugestalten, dass durch die Infrastruktur Anreize für Fluggesellschaften gegeben werden, die dem Bedarf der

Region entsprechenden Flugverbindungen anbieten. Angestrebt wird gerade eine größere Unabhängigkeit von Anbietern, die aufgrund günstiger Ticketpreise überregionale Anreiseverkehre induzieren. Die Bedeutung des von den Einwendern geltend gemachten Belangs wird somit ausbaubedingt abnehmen.

Zu 6.4.1.12 (08.07.02)

Der Einwender hat auf die Bedeutung von Kulturdenkmalen im Ortsteil Klein Grönau hingewiesen, die in der UVS nicht betrachtet wurden, aber Erschütterungen, Luftschadstoffen und Fluglärm ausgesetzt sind und bei Verlängerung der Start- und Landebahn in zu geringer Höhe überflogen werden, so dass das Absturzrisiko weitaus größer sei als in großen Höhen. Im Rahmen der ersten Planänderung wurde die UVS überarbeitet. Dabei wurden auch die Auswirkungen auf die angesprochenen Kulturdenkmale ermittelt, dargestellt und bewertet (dort S. 80 – 80.2, 81, 120). Die herausragende denkmalpflegerische Bedeutung des Gebäudeensembles wird darin ebenso wenig verkannt wie die Empfindlichkeit gegenüber Erschütterungen und Luftschadstoffimmissionen. Gleichwohl ergeben sich angesichts der geringfügigen Unterschiede zwischen Null- und Ausbauvariante keine betriebsbedingten Beeinträchtigungen unter den genannten Aspekten. Im übrigen ist auch keine Erhöhung des Sicherheitsrisikos wegen abnehmender Flughöhen gegeben. Mit der Verlängerung der Startbahn kann der Startvorgang weiter westlich beginnen und die Überflughöhe im Osten somit zunehmen. Jedenfalls ist ein gesteigertes Absturzrisiko nicht ersichtlich.

Zu 6.4.1.13 (11.07.02)

Die Einwender fordern die Offenlegung der gegenwärtigen und zukünftig geplanten Zusammenarbeit mit dem Flughafen Hamburg sowie die Vorlage der Kostenrechnung der German Airport Consulting GmbH für ihre Mitwirkung an der Erstellung des Planfeststellungsantrags. Daneben wird der Nachweis einer ausreichenden Zahl von Parkplätzen verlangt, die nicht mehr als 200 m vom Terminal entfernt sind.

Dass das Planungsbüro GAC eine Tochter der Flughafen Hamburg GmbH ist, wurde im Erörterungstermin deutlich. Dies besagt jedoch nichts über weitergehende Kooperationen, insbesondere bei Betrieb der Flughäfen. Es ist nicht zu beanstanden, wenn sich ein Vorhabensträger von personell entsprechend ausgestatteten, fachkundigen Büros beraten lässt, wie

dies auch bei anderen Fachplanungen der Fall ist. Welchen Aussagewert die Kosten dieser Leistung für die Planfeststellung haben sollen, bleibt offen. Die Planungskosten sind zweifellos für den Vorhabensträger und seine Gesellschafterin von Interesse, nicht aber Gegenstand der Planfeststellung. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb davon abgesehen, die von den Einwendern für erforderlich gehaltenen Angaben von Flughafen Lübeck GmbH abzufordern.

Hinsichtlich der Schaffung ausreichender Parkplätze ist nicht bereits zum Zeitpunkt der Planfeststellung sicherzustellen, dass diese von Beginn an zur Verfügung stehen. Ausreichend ist, wenn Stellflächen sukzessiv – entsprechend der tatsächlichen Entwicklung der Fluggastzahlen – hergestellt werden. So nimmt der Vorhabensträger bereits heute mit seinen aktuellen – von diesem Planfeststellungsverfahren unabhängigen – Bemühungen um eine Ausweisung zusätzlicher Kfz-Stellflächen für Fluggäste seine Verantwortung für ein ausreichendes Stellplatzangebot wahr. Für konkrete weitergehende Auflagen besteht deshalb derzeit kein Anlass.

In der Einwendung vom 11.07.02, Ziffer 2.3, äußert der Einwender weiterhin die Annahme, die Versetzung des Flughafenzaunes diene der Vorbereitung weiterer, im Planfeststellungsantrag nicht dargestellter Expansionspläne. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass eine Sicherung des Flughafengeländes gegen das Betreten durch Unbefugte vorgeschrieben und die vorhandene Einfriedung deshalb an die planfestgestellte Erweiterung anzupassen ist. Der künftige Zaunverlauf bringt die Sicherheitsbelange einerseits und naturschutzfachliche Interessen andererseits auf bestmögliche Weise in Übereinstimmung, indem der Zaun möglichst nah an das Bahnsystem gesetzt wird, um gleichzeitig die sensiblen Gebiete außerhalb des Zauns so groß wie möglich zu belassen. Ein Verzicht auf den Zaun oder ein noch weiteres Heranrücken an Rollbahn bzw. Start- und Landebahn kann aus Sicherheitsgründen nicht zugelassen werden.

Zu 6.4.1.14 (12.07.02)

Der Einwender macht u.a. geltend, dass durchfahrende/abfliegende Urlauber mit ihrem Geld nicht die heimische Wirtschaft beleben, sondern die Lauenburgische Seenplatte zwangsläufig unattraktiv machen. Diese Einwendung verkennt, dass die Planfeststellungsbehörde nicht die Sinnhaftigkeit der einzelnen Flugbewegungen und die Motive der Flugreisenden zu beurteilen hat. Maßgebend ist dem gegenüber die Prognose, die einen in der Region vorhandenen Bedarf nach bestimmten Flugverkehrsverbindungen belegt, der mit einem ausgebauten Flughafen Lübeck-Blankensee besser und sicherer befriedigt werden kann als mit dem

heutigen Bestand. Positive Effekte auf die touristische Erschließung der Hansestadt Lübeck und der gesamten Region sind zu begrüßen, stehen aber nicht im Mittelpunkt der Planrechtfertigung (s.o. zu 6.1.2). Zudem sind anhand der vorliegenden Gutachten zu Lärm und Luftschadstoffen Befürchtungen eines Attraktivitätsverlustes der Lauenburgischen Seenplatte nicht zu begründen, so dass hierauf auch nicht mit Erfolg die Forderung nach Versagung des Planfeststellungsbeschlusses gestützt werden kann.

Zu 6.4.1.15 (11.07.02)

Die Einwenderin führt ihre Belästigung durch die Einmessung des Instrumentenlandessystems an und rügt zudem als Verfahrensfehler, ihr Haus in der Hauptstraße 78 sei überhaupt nicht in die Untersuchungen für die Planungsunterlagen eingeflossen. Das auf dem Grundstück Hauptstraße 71 eingezeichnete Hindernis sei ein unter Schutz gestelltes Biotop und die größte zusammenhängende Waldfläche in Groß Grönau; die Einwenderin sei nicht bereit, hier zum Beispiel Bäume zu fällen.

Hierzu ist zunächst auszuführen, dass die Verlängerung der Start- und Landebahn zwar auch eine Verlegung von Sendeanlagen erfordert, dies aber keinen Einfluss auf die Lärmimmissionen haben wird, da sich für die Einwenderin an den Lärmimmissionen aus den erforderlichen Vermessungsflügen nichts ändern wird.

Auch bedarf es keiner gesonderten Betrachtung jedes einzelnen Gebäudes. Das schalltechnische Gutachten ist für die allgemeine Abwägung sowie für die Ermittlung etwaiger Lärmauswirkungen, die Schutzansprüche auslösen könnten, geeignet, ohne dass dem Grundstück der Einwenderin zur Beurteilung ihrer individuellen Betroffenheit ein gesonderter Immissionsort zugeordnet werden müsste. Es ist nicht ersichtlich, dass für das von der Einwenderin bewohnte Gebäude eine höhere Schutzwürdigkeit anzunehmen wäre als für die in ihrer Nachbarschaft befindlichen Wohngebäude, für die ebenfalls kein Schallschutzanspruch festzustellen ist. Auf die Ausführungen zu 6.1.6 wird verwiesen.

Unbegründet ist die Sorge, etwa Bäume fällen zu müssen. Die Darstellung der Hindernisse in den bautechnischen Unterlagen gibt lediglich den Bestand nach einer Vermessung von 1997 wieder. Dies bedeutet aber nicht, dass diese Hindernisse beseitigt werden müssten.

Zu 6.4.1.16 (02.07.02)

Die Einwenderin macht individuell die Befürchtung geltend, bei einer Zunahme des Flugverkehrs werde ihre berufliche Existenz gefährdet; bestimmte Untersuchungen könnten während Flugbewegungen nicht durchgeführt werden, Lärmstörungen gefährdeten den Behandlungserfolg. Die mit einer Verlegung der Praxis verbundenen Kosten und weiteren wirtschaftlichen Einbußen seien zu entschädigen.

Die geschilderte Beeinträchtigung der Berufsausübung durch Schallimmissionen ist nachvollziehbar, begründet aber keine Ansprüche auf Versagung des Flughafenausbaus, auf Schallschutz oder Entschädigung in Geld. Mit der Einrichtung der Praxis in Flughafennähe wurde die Ursache für Beeinträchtigungen gelegt, die sich erst nach dem Wegfall der innerdeutschen Grenze und dem daraus resultierenden Wegfall des Überflugverbots für die Einwenderin konkretisieren konnten. Diese Entwicklung hat in der Vergangenheit keine Verlegung der Praxis erfordert. Es ist auch nicht zu ersehen, dass der Flughafenausbau nunmehr Schutzansprüche begründet. Zwar erfordert die Störung der einzelnen Untersuchungen oder Behandlungen eine stärkere Betrachtung der Einzelschallschallereignisse, während zur Beurteilung der Auswirkungen insoweit die Bedeutung der gemittelten Dauerschallpegel zurücktritt. Gleichwohl legen die Bedarfsbegründung und das schalltechnische Gutachten für die Nullvariante 2010 und die Ausbauvariante 2010 gleiche Flugbewegungszahlen zugrunde; die Unterschiede in der künftigen Lärmbelastung sind nach dem Schallgutachten zu vernachlässigen. Es ist somit keine ausbaubedingte Unzumutbarkeit künftiger Beeinträchtigungen der Berufsausübung zu erwarten.

Zu 6.4.1.17 (04.07.02)

Die Forderung, alle Maßnahmen mit dem Ziel zu betreiben, dass als Abschluss ein Zertifikat nach DIN EN ISO 14001 und EG-Öko-Audit-Verordnung erwirkt werden kann, geht über den Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens hinaus. Die Verpflichtungen zur Ermittlung, Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens wie auch zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft wurden im Planfeststellungsverfahren beachtet und fanden entsprechend in diesen Beschluss Eingang. Zu einem darüber hinausgehenden betrieblichen Umweltschutz kann der Vorhabensträger nicht verpflichtet werden.

In Punkt 28 der Einwendung wird geltend gemacht, dass durch ein Bodenradar die Verlängerung des Rollweges C überflüssig würde. Dies lässt jedoch außer Acht, dass Rollverkehr

auf der Start- und Landebahn generell ein Sicherheitsrisiko darstellt, die Abwicklung des Flugbetriebes behindert und für die am östlichen Bahnende wohnenden Menschen wegen des sog. Back-Track-Verfahrens eine zusätzliche Belastung darstellt.

Die in Punkt 32 der Einwendung geäußerte Auffassung, die Umzäunung des gesamten Flughafengeländes sei unnötig, geht insoweit ins Leere, als der Zaunverlauf gar nicht den Flurstücksgrenzen folgt. Gegenüber der ausgelegten Planung wurde der Verlauf im Einvernehmen mit den Naturschutzbehörden optimiert, ohne dass hierdurch Sicherheitsanforderungen missachtet werden. Es werden auch nur die neuen innerhalb der Einfriedung liegenden Flächen zu Flughafenbetriebsflächen.

Zu 6.4.1.18 (10.07.02)

Die Einwenderin macht Kosten für die Erschwerung der Bewirtschaftung von Ackerflächen geltend. Dies begründet sie mit einer erschwerten Erreichbarkeit dieser Flächen am Wulfsdorfer Weg und der Blankenseer Straße durch unerlaubtes Parken. Die Einwenderin macht damit einen Belang geltend, der vom Flughafenausbau unabhängig ist, da das Phänomen bereits jetzt auftritt. Außerdem ist nicht ersichtlich, dass der Vorhabensträger für das rechtswidrige Verhalten dieser Autofahrer ordnungsrechtlich verantwortlich wäre. Mit den – von diesem Planfeststellungsverfahren unabhängigen – Bemühungen um eine Ausweisung zusätzlicher Kfz-Stellflächen für Fluggäste nimmt der Vorhabensträger seine Verantwortung für ein ausreichendes Stellplatzangebot wahr.

Zu 6.4.1.19 (26.06.02)

Der in der Blankenseer Straße wohnende Einwender beanstandet das unkontrollierte Zuparken seines Grundstücks, so dass er dieses nicht mehr gefahrlos verlassen kann. Für die Kontrolle des ruhenden Verkehrs ist jedoch nicht die Flughafen Lübeck GmbH zuständig. Im übrigen macht der Einwender damit einen Belang geltend, der vom Flughafenausbau unabhängig ist, da das Phänomen bereits jetzt auftritt. Außerdem ist nicht ersichtlich, dass der Vorhabensträger für das rechtswidrige Verhalten dieser Autofahrer ordnungsrechtlich verantwortlich wäre. Mit den – von diesem Planfeststellungsverfahren unabhängigen – Bemühungen um eine Ausweisung zusätzlicher Kfz-Stellflächen für Fluggäste nimmt der Vorhabensträger seine Verantwortung für ein ausreichendes Stellplatzangebot wahr.

Zu 6.4.1.20 (08.06.02 / 17.06.02)

Die Forderung, alle Maßnahmen mit dem Ziel zu betreiben, dass als Abschluss ein Zertifikat nach DIN EN ISO 14001 und EG-Öko-Audit-Verordnung erwirkt werden kann, geht über den Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens hinaus. Die Verpflichtungen zur Ermittlung, Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens wie auch zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft wurden im Planfeststellungsverfahren beachtet und fanden entsprechend in diesen Beschluss Eingang. Zu einem darüber hinausgehenden betrieblichen Umweltschutz kann der Vorhabensträger nicht verpflichtet werden.

Unter dem 17.06.02 wurde eingewandt, der Weg zum Flughafen Hamburg mit seinen häufigen Flügen in fast alle Richtungen stehe im regionalen Verkehr dem nach Blankensee kaum nach, so dass der vorgebrachte Bedarf der Geschäftswelt nur teilweise richtig sei; zudem möge sich ein an Luftverkehrsdienstleistungen interessiertes Unternehmen angemessen an der bevorzugten Fluggesellschaft beteiligen, wie auch überhaupt die Frage der Beteiligung der Wirtschaft an dem Ausbau aufgeworfen wird. Dieser Einwendung ist zuzugeben, dass der Flughafen Lübeck-Blankensee auch künftig nicht das große Angebot des Hamburger Flughafens aufweisen kann. Gleichwohl ist für Reisende aus Lübeck und Umgebung das Argument nicht nachzuvollziehen, dass der Weg nach Hamburg praktisch gleich zeitaufwändig sei und deshalb auch dann bevorzugt würde, wenn attraktive Flugverbindungen ab/nach Lübeck angeboten würden. Der Vorschlag, Unternehmen könnten sich an Fluggesellschaften beteiligen, ist nicht geeignet, den Bedarf in Frage zu stellen, da dieser Vorschlag nur die Frage betrifft, wie der vorhandene Bedarf gedeckt werden kann. Weiterhin betrifft die Frage einer Beteiligung von Unternehmen an den Ausbaurkosten die Frage der Finanzierung des Vorhabens. Ob das Vorhaben etwa für eine Public Private Partnership oder andere neue Finanzierungsmodelle geeignet ist, ist im Rahmen der Planfeststellung nicht zu prüfen und zu bewerten.

Zu 6.4.1.21 (11.07.02)

Anhaltspunkte dafür, dass ausbaubedingt die Nutzbarkeit der Segeljolle auf dem Ratzeburger See eingeschränkt würde, da der Erholungswert des Segelns erheblich gemindert würde, sind nicht ersichtlich. Der Ratzeburger See liegt nicht in der Einflugschneise des Flughafens. Die Einwendung wird deshalb zurückgewiesen.

Zu 6.4.1.22 (09.07.02)

Die Einwendung, dass die ausgelegten Unterlagen nicht rechtskräftig vom Antragsteller unterschrieben waren, ist sachlich richtig, aber unbeachtlich: Der Planfeststellungsbehörde liegen vom Geschäftsführer der Flughafen Lübeck GmbH unterzeichnete Unterlagen vor, diese wurden planfestgestellt.

Zu 6.4.1.23 (07.07.02)

Der Einwender fordert unter Nr. 11 seiner Einwendung, die Ergebnisse einer Umfrage der IHK Lübeck in Bezug auf den Bedarf Lübecker Unternehmen im Rahmen der Planfeststellung und der Beurteilung des Bedarfs offen zu legen. Daneben wird in Nr. 12 die Berücksichtigung neuer Verkehrsführungen über den Fehmarnbelt und deren Auswirkungen auf die Verkehrsströme der verschiedenen Verkehrsträger gefordert. Weiterhin soll – wegen des Bezuges zu internationalen Verpflichtungen zum Klimaschutz – eine Stellungnahme des Bundesumweltministeriums zum Ausbau des Lübecker Flughafens eingeholt werden (Nr. 14).

Zu diesen Forderungen ist zunächst festzustellen, dass statistische Erhebungen der IHK Lübeck bereits in der Potenzialanalyse berücksichtigt wurden. Daneben wurden in die Bedarfsbegründung etwa Daten aus einer Fluggastbefragung von 1998 eingestellt, die auch den tatsächlichen Geschäftsreisenteil der Hamburger Fluggäste aus dem Lübecker Einzugsbereich erfasst hat. Dem gegenüber kann einer isolierten Äußerung der IHK als Körperschaft zur Selbstverwaltung und Interessenvertretung ihrer Mitglieder kein höherer Aussagewert beigemessen werden. Aufgrund der Publikationen der IHK Lübeck im Internet ist allgemein bekannt, dass von dort Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens Hamburg gefordert werden, der auch zukünftig als Hauptanbindungspunkt an den Linien- und Charterverkehr gesehen wird. Dies steht jedoch der Annahme der Bedarfsbegründung und der Potenzialanalyse nicht entgegen, dass Geschäftsreisende bei entsprechendem Angebot am Flughafen Lübeck-Blankensee eben diesen verstärkt nutzen würden.

Gegen die geforderte Einbeziehung der festen Fehmarnbeltquerung spricht bereits, dass deren Realisierung – anders als die Fortführung der BAB 20 oder die B 207 neu – auf absehbare Zeit offen bleibt. Es kann deshalb nicht prognostisch einwandfrei angenommen werden, dass durch eine solche Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur eine Verlagerung von Verkehrsströmen von der Luftfahrt auf diese Straßenverbindung erfolgen würde.

Hinsichtlich der Forderung nach Einholung einer Stellungnahme des Bundesumweltministers wird darauf hingewiesen, dass sich dieser generell kritisch zu Flughafenausbauvorhaben geäußert hat, etwa auf der 27. Umweltrechtlichen Fachtagung der Gesellschaft für Umweltrecht im November 2003 zu der Aarhus-Konvention und der Zulassung von Flugplätzen. Dem Bundesumweltminister fehlt jedoch die Zuständigkeit für die Beurteilung einzelner Vorhaben. Wie künftige Rechtsnormen zur Umsetzung internationaler Abkommen aussehen werden, ist offen. Der Vorhabensträger hat aber Anspruch auf Bescheidung seines Antrags auf der Grundlage des zur Zeit der Entscheidung geltenden Rechts, so wie sich auch die Schutzansprüche der Betroffenen nach dieser Rechtslage zu richten haben. Zudem betrachtet das Gutachten Luftschadstoffe auch schon die künftig in der EU geltenden Grenzwerte und gelangt zur Prognose ihrer Einhaltung. Für eine Berücksichtigung darüber hinausgehender politischer Ziele, die noch nicht rechtlich verbindlich sind, ist deshalb kein Raum.

Zu 6.4.1.24 (07.02.03)

Die wegen ungeklärter Auswirkungen der Grunderwerbsbetroffenheit auf den Gewerbebetrieb erhobene Einwendung wurde durch die zweite Planänderung gegenstandslos.

Zu 6.4.1.25 (25.06.02)

In der Einwendung wird die Annahme geäußert, wegen der A 20 und der B 207 n im Westen des Flughafens würde es zu mehr Starts in Richtung Osten kommen. Diese Annahme ist unbegründet, denn der Straßenverkehr bleibt ohne Einfluss auf die Startrichtung oder die sonstige Durchführung des Flugbetriebes.

Neben den allgemeinen Sicherheitsbelangen, für die auf die Ausführungen zu 6.1.12 verwiesen wird, wird in der Einwendung eine Klärung von Zuständigkeiten im Katastrophenfall gefordert. Der Flughafenausbau greift in örtliche und sachliche Zuständigkeiten jedoch nicht ein, so dass nicht nur die Befugnis, sondern auch der Anlass fehlt, im Planfeststellungsbeschluss Zuständigkeitsregelungen zu treffen.

Zu 6.4.1.26 (15.07.02)

Dem Antrag, die Planfeststellungsunterlagen unabhängig von Behördenöffnungszeiten im Internet zugänglich zu machen, ist die Anhörungsbehörde zu Recht nicht gefolgt. Das Anhörungsverfahren entspricht den gesetzlichen Vorgaben (s.o. zu 6.1.1); ein Anspruch auf Veröffentlichung der Unterlagen im Internet besteht nicht.

Der Antrag, sämtliche auf die Immobilie im Fasanenring gerichteten Anträge auch auf eine etwaige neue Immobilie zu übertragen, wird zurückgewiesen. Einwendungen mögen ggf. einem Nachfolger in die Rechte am jetzigen Grundstück zugute kommen; eine „Mitnahme“ von Einwendungen ist jedoch nicht möglich.

Die Forderung auf S. 4 unten der Einwendung, „dem ökologischen Wahnsinn der Billigfluganbieter einen Riegel vorzuschieben“, überschreitet den Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens. Der Bau und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur dient nicht als Instrument der Marktregulierung. Im übrigen wird auf die Ausführungen zu 6.1.2 verwiesen, da der Ausbau des Flughafens Lübeck-Blankensee eben auch nicht zielgerichtet der Förderung einer solchen Billigfluggesellschaft dient.

Der auf S. 7 der Einwendung gegebene Hinweis auf Gerüchte, denen zufolge das Flughafengelände aus Zeiten des zweiten Weltkrieges mit einem System aus Tunneln und verdeckten Gräben durchzogen sei, steht der Planfeststellung nicht entgegen. Behördlicherseits sind keine Tatsachen bekannt, die diese Angaben stützen. Vielmehr haben Belastungsproben ergeben, dass der Bereich der Start- und Landebahn für einen sicheren Flugbetrieb geeignet ist. Mit der Sanierung der dort weiterhin vorhandenen Rohrleitungen und der bereits durchgeführten Ermittlung etwaiger Munitionsfunde bestehen auch sonst keine Sicherheitsbedenken gegen den weiteren Betrieb und Ausbau des Flughafens (vgl. auch oben zu 6.1.12).

Zu 6.4.2 Zurückgewiesene Anträge einzelner Einwender im bekannt gemachten Termin (13.08.03 bis 16.10.03)

Soweit die Anhörungsbehörde während des Erörterungsverfahrens über die gestellten Anträge entschieden hat, bestätigt die Planfeststellungsbehörde diese Entscheidungen.

Im Übrigen haben die Antragsteller die in den schriftlichen Stellungnahmen vorgebrachten Anregungen und Bedenken während der Erörterung erneut vorgetragen und durch die gesonderte Antragstellung während der Erörterung unterstrichen, dass sie der Überzeugung waren, ihre schriftlich vorgebrachten Bedenken seien innerhalb des Anhörungsverfahrens

und durch die Erörterung nicht ausgeräumt worden. Für die diesbezüglichen Zurückweisungen wird auf die obigen Ausführungen zu 6.1 verwiesen.

Zu 7. Gesamtabwägung

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit nachteiligen Auswirkungen verbunden. In den Darlegungen zu Ziffer 6 dieses Beschlusses sind die für und gegen das Vorhaben sprechenden Gründe dargelegt und unter den jeweiligen dortigen Aspekten abgewogen worden. Zusätzlich erfolgte eine Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen in den Unterlagen gemäß §§ 11, 12 UVPG, die den planfestgestellten Unterlagen nachrichtlich beigelegt sind. Unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen in Ziffer 2 dieses Beschlusses ergab sich in der Gesamtschau die Genehmigungsfähigkeit des beantragten Vorhabens.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann gemäß § 74 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) in der Fassung vom 19. März 1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 21. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3599), innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Beschlusses Klage erhoben werden. Soweit die individuelle Zustellung hier durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt wird, gilt dieser Planfeststellungsbeschluss gegenüber allen Betroffenen und denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt.

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Die Klage ist bei dem Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgericht, Brockdorff-Rantzau-Str. 13, 24837 Schleswig, schriftlich zu erheben. Sie ist gegen den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein – Betriebssitz Kiel -, Mercatorstraße 9, 24106 Kiel, zu richten.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen bereits in der Klageschrift angegeben werden. Der Kläger hat jedenfalls innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klagerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben (§ 10 Abs. 7 S. 1 LuftVG). Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Die Klage hat keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden (§ 10 Abs. 6 S. 2 LuftVG). Soweit die individuelle Zustellung hier durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt wird, gilt dieser Planfeststellungsbeschluss gegenüber allen Betroffenen und denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, mit dem Ende der Auslegungsfrist als zugestellt. Treten später Tatsachen ein, die die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 S. 1 der Verwaltungs-

gerichtsordnung innerhalb von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerter von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigter 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, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Landesbetrieb Straßenbau
und Verkehr Schleswig-Holstein
Betriebssitz Kiel
- Planfeststellungsbehörde -

LS 16 – 6009/4-26-2

Kiel, den 20. Januar 2005
gez. Dautwiz

Die Übereinstimmung dieser Beschlussausfertigung mit der Urschrift beglaubigt:
Kiel, den 20. Januar 2005

Andresen
(Regierungsamtfrau)