

Erweiterungsmaßnahmen für die Wartung  
von A380-Flugzeugen (A380-Werft)

**A**

Antragsteil  
A2 Antragsbegründung

Anlage 4  
Ausnahmeprüfung im Sinne von Art. 6 Abs. 4 der  
Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) bzw.  
§ 20d Abs. 3 Hess. Naturschutzgesetz (HENatG)

**Planänderung**

Frankfurt am Main, 14. Juli 2004



## Erweiterungsmaßnahmen für die Wartung von A380-Flugzeugen (A380-Werft)

# A

Antragsteil  
A2 Antragsbegründung

Anlage 4

Ausnahmeprüfung im Sinne von Art. 6 Abs. 4 der  
Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) bzw.  
§ 20d Abs. 3 Hess. Naturschutzgesetz (HENatG)

**Planänderung**



## **Inhalt**

<b>0.1</b>	<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
0.1	Inhaltsverzeichnis Seite	5
<b>1</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Prüfung zumutbarer Alternativen</b>	<b>9</b>
2.1	Allgemeines	9
2.2	Standort V (bestehender Wartungsbereich Nord)	10
2.2.1	Beeinträchtigungen für das Schutzkonzept der FFH-RL	10
2.2.2	Zumutbarkeit für die Vorhabenträgerin	10
2.3	Standort VI (bestehender Wartungsbereich Süd)	11
2.3.1	Beeinträchtigungen für das Schutzkonzept der FFH-RL	11
2.3.2	Zumutbarkeit für die Vorhabenträgerin	12
2.4	Standort VII (Startbahn West / Okrifteler Straße)	13
2.4.1	Beeinträchtigungen für das Schutzkonzept der FFH-RL	13
2.4.2	Zumutbarkeit für die Vorhabenträgerin	13
2.5	Reduktion des Vorhabens	14
2.6	Ergebnis der Zumutbarkeitsprüfung	15
<b>3</b>	<b>Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses</b>	<b>17</b>
3.1	Überwiegendes öffentliches Interesse	17
3.2	Zwingender Charakter der Gründe	18
<b>4</b>	<b>Sicherung der Kohärenz des Netzes Natura 2000</b>	<b>19</b>



## **1 Vorbemerkung**

Als Ergebnis der Nachkartierung durch das Forschungsinstitut Senckenberg (SNG 2004) mit dem Nachweis der Bechsteinfledermaus im Vorhabenbereich der A380-Werft wurde eine erhebliche Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ festgestellt.

In Anlehnung an Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 20d Abs. 3 Nr. 2 HENatG ist deshalb zu prüfen, ob es für das Vorhaben in der geplanten Form eine Alternative im Sinne der genannten Vorschriften gibt und – verneinendenfalls – ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, die Durchführung des Vorhabens dennoch gebieten.

Wie im Antragsteil A2 Antragsbegründung dargelegt, wurden, neben der ursprünglich beantragten Variante, sieben weitere Standortvarianten untersucht, die mit Ziffern I bis VII bezeichnet sind. Dort ist festgehalten, dass mit Ausnahme der Standorte V (bestehender Wartungsbereich Nord), VI (bestehender Wartungsbereich Süd) und VII (westlich Startbahn West) keine Variante geeignet ist, das dort näher dargestellte Planungsziel zu erreichen. Diese - bereits in der Vorprüfung ausgeschiedenen - Varianten stellen schon deshalb keine Alternativen im Sinne von Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 20d Abs. 3 Nr. 2 HENatG dar und bedürfen keiner weiteren Betrachtung im Rahmen einer FFH-Alternativenprüfung. Lediglich die drei oben genannten Varianten sind daher einer weiteren Betrachtung zu unterziehen.



## **2 Prüfung zumutbarer Alternativen**

### **2.1 Allgemeines**

Zu dem Vorhaben in seiner zur Planfeststellung beantragten Form gibt es keine Alternative im Sinne von Art. 6 Abs. 4 Unterabsatz 1 Satz 1 der FFH-RL bzw. § 20d Abs. 3 Nr. 2 HENatG.

Der Begriff der Alternativlösung im Sinne der genannten Vorschriften bedarf der Auslegung. Auch für die Auslegung von § 20d Abs. 3 HENatG sind die Vorgaben der Richtlinie maßgeblich. Die FFH-RL selbst erläutert den Begriff nicht näher. Der Begriff Alternative ist aus der Funktion des durch Art. 4 FFH-RL begründeten Schutzregimes zu verstehen (vgl. auch Gellermann, *Natura 2000, Europäisches Habitatschutzrecht und seine Durchführung in der Bundesrepublik Deutschland*, 2. Auflage 2000, Seite 89 ff.). Lässt sich das Planungsziel an einem nach dem Schutzkonzept der FFH-RL günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität verwirklichen, so muss der Vorhabenträger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Art. 6 Abs. 4 Unterabsatz 1 FFH-RL begründet ein strikt zu beachtendes Vermeidungsgebot (BVerwGE 110, 302, 310). Mithin kommt es darauf an, was das Planungsziel des beabsichtigten Vorhabens ist. Dieses ist in A2, Kapitel 1 näher beschrieben (Bereitstellung von Wartungskapazitäten für das neue Flugzeugmuster A380 und Ausgleich für die signifikante Stellplatzunterdeckung bei der Interkontinentalflotte im Jahre 2007/2008).

Es erhebt sich somit die Frage, ob zur Erreichung des so beschriebenen Planungsziels Alternativen bestehen. Wie das Bundesverwaltungsgericht ausgeführt hat, sind als Alternativen im Sinne des FFH-Rechts nur solche anzusehen, mit denen das Ziel an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für das Schutzkonzept der FFH-RL verwirklicht werden kann (BVerwGE 110, 302, 310; vgl. auch J. Schumacher/A. Schumacher, in: Schumacher/Fischer/Hüftle, *Bundesnaturschutzgesetz*, 2003, § 34 Rn. 53 f.). Bei dieser Prüfung sind auch wirtschaftliche Aspekte in Betracht zu ziehen. Im Rahmen der FFH-Alternativenprüfung ist es zu billigen, dass der Vorhabenträger bzw. die Behörde in Betracht zieht, ob eine Variante zu einer erheblichen Kostenmehrbelastung führt und damit wirtschaftlich unzumutbar ist (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 31.1.2002, Az.: 4 A 15/01, Seite 53 f. des Entscheidungsabdruckes). Würde die Verwirklichung einer Alternative zu erheblichen Mehrkosten gegenüber dem geplanten Vorhaben führen, so kann es für den Vorhabenträger aus wirtschaftlichen Gründen unzumutbar sein, sich auf diese Alternative verweisen zu lassen. Des Weiteren sind bei dieser Prüfung auch zeitliche Aspekte zu berücksichtigen.

Nach diesen Gesichtspunkten bestehen für das beantragte Vorhaben keinerlei Standortalternativen, auch wenn die drei nach der Vorprüfung noch zur Diskussion stehenden Standortalternativen wesentlich geringere Beeinträchtigungen für das Schutzkonzept der FFH-RL zur Folge haben. Durch die nachfolgenden

Ausführungen wird die Alternativlosigkeit (Beeinträchtigung für das Schutzkonzept der FFH-RL sowie Zumutbarkeit für die Vorhabenträgerin) dargelegt.

## **2.2 Standort V (bestehender Wartungsbereich Nord)**

### **2.2.1 Beeinträchtigungen für das Schutzkonzept der FFH-RL**

Der im bestehenden Wartungsbereichen Nord verortete Standort V liegt vollständig auf dem Flughafengelände und beansprucht somit keine Flächen innerhalb eines FFH- oder Europäischen Vogelschutzgebietes. Der Standort besitzt einen gewissen Abstand zu den Grenzen des nächstgelegenen FFH-Gebietes „Kelsterbacher Wald“. Gleichzeitig ist der Standort eingebettet in die umgebende Flughafenutzung und erzeugt somit keine neuen Randstörungen. Betriebsbedingte Geräusch- und Luftschadstoffimmissionen fallen gegenüber den vom sonstigen Flughafen ausgehenden Immissionen nicht ins Gewicht, wie die fachgutachterlichen Untersuchungen des zur Planfeststellung beantragten Standortes zeigen (vgl. Gutachten G2.1).

Im Ergebnis ist für den Standort V (Bestehender Wartungsbereich Nord) innerhalb des Flughafengeländes davon auszugehen, dass Beeinträchtigungen, die über das bestehende Maß der flughafenbedingten randlichen Störungen des nördlich benachbarten FFH-Gebietes „Kelsterbacher Wald“ hinausgehen, nicht zu erwarten sind.

### **2.2.2 Zumutbarkeit für die Vorhabenträgerin**

Eine Nutzung der vorhandenen Hallen scheidet aus, da diese keine ausreichende Höhe haben. Dies gilt insbesondere für die Tordurchfahrten. Allerdings könnten die bestehenden Hallen abgerissen und an deren Stelle eine neue Halle errichtet werden, welche die mit der Planung verbundenen Anforderungen grundsätzlich erfüllen kann. Dies ist allerdings aus mehreren Gründen ausgeschlossen. Die im Nordbereich vorgehaltenen Wartungskapazitäten müssen erhalten werden. Diese werden zusätzlich zu den Wartungskapazitäten im neu zu schaffenden Wartungsbereich Süd benötigt. Selbst wenn dies nicht der Fall wäre, würden die bestehenden Wartungskapazitäten für die Bauphase (Abriss der alten Gebäude und Errichtung einer neuen Halle) wegfallen und könnten nicht anderweitig zur Verfügung gestellt werden. Es sei denn, es würde zuvor eine Ersatzhalle errichtet werden, für die ebenfalls ein neuer Standort gefunden werden müsste. Auch hierfür müssten erst die baulichen und rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, so dass mit dem Bau der neuen A380-Wartungshalle nicht vor 2006/2007 begonnen werden könnte. Bereits im Jahre 2007 soll das dort zu wartende Flugzeugmuster A380 in Dienst gestellt werden. Die Halle käme also viel zu spät. Deshalb ist eine Verwirklichung des Vorhabens an dieser Stelle schon aus betrieblichen und zeitlichen Gründen nicht möglich.

Im übrigen wäre dieses Vorhaben wirtschaftlich unzumutbar. Die dort bestehenden Hallen (die abgerissen werden müssten) sind voll funktionsfähig und in Betrieb. Sie

müssten vor Errichtung einer neuen Halle beseitigt werden. Damit würden erhebliche wirtschaftliche Werte vernichtet. Gegenüber der Neuerrichtung der A380-Wartungshalle an dem sich aus den Antragsunterlagen ergebenden Standort, bei der für die Baufeldfreimachung Kosten in einer Größenordnung von etwa 10 Mio. € veranschlagt werden, würden durch eine Verwirklichung der Maßnahme an der hier vorgesehenen Stelle Kosten in einer Größenordnung von 70 bis 100 Mio. € durch den Bau der Ersatzhalle und den Abriss der bestehenden Hallen zur Baufeldfreimachung entstehen. Dies liegt um ein vielfaches oberhalb der für die Verwirklichung des beantragten Vorhabens entstehenden Kosten.

Darüber hinaus würde dies den insgesamt geplanten Wartungsbereich Süd, bei dem die A380-Halle mit der derzeit im Bau befindlichen CCT-Werfthalle und weiteren, in einem separaten Genehmigungsverfahren beantragten Hallen einen gemeinsamen neuen Wartungsbereich Süd bilden soll, nicht ermöglichen.

Eine Verwirklichung des Vorhabens im bestehenden Wartungsbereich Nord ist deshalb nicht sinnvoll und für den Antragsteller nicht zumutbar. Diese Lösung stellt keine Alternative im Sinne des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 20d Abs. 3 Nr. 2 HENatG dar.

## **2.3 Standort VI (bestehender Wartungsbereich Süd)**

### **2.3.1 Beeinträchtigungen für das Schutzkonzept der FFH-RL**

Der im bestehenden Wartungsbereich Süd verortete Standort VI liegt vollständig auf dem Flughafengelände und beansprucht somit keine Flächen innerhalb eines FFH- oder Europäischen Vogelschutzgebietes. Der Standort besitzt sowohl zu den Grenzen des nächstgelegenen FFH-Gebiets „Markwald und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ als auch zu den Grenzen des Europäischen Vogelschutzgebietes „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ ausreichenden Abstand. Gleichzeitig ist der Standort eingebettet in die umgebende Flughafennutzung und erzeugt somit keine neuen Randstörungen. Betriebsbedingte Geräusch- und Luftschadstoffimmissionen fallen gegenüber den vom sonstigen Flughafen ausgehenden Immissionen nicht ins Gewicht, wie die fachgutachterlichen Untersuchungen zu dem zur Planfeststellung beantragten Standort zeigen.

Im Ergebnis ist für den Standort VI (Bestehender Wartungsbereich Süd) innerhalb des Flughafengeländes davon auszugehen, dass keine Beeinträchtigungen, die über das bestehende Maß der flughafenbedingten randlichen Störungen des südlich benachbarten FFH-Gebiet „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ sowie das künftige Europäische Vogelschutzgebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ hinausgehen, zu erwarten sind.

### **2.3.2 Zumutbarkeit für die Vorhabenträgerin**

Am Standort VI stehen derzeit vier Wartungshallen (jeweils zwei Wartungshallen in zwei separaten Teilbereichen), die allerdings allesamt in allen drei Dimensionen (Breite, Höhe, Länge) nicht ausreichend sind.

Dem zu Folge müssten zunächst eine Ersatzhalle geschaffen, die bestehenden Hallen abgerissen und an deren Stelle eine neue Halle errichtet werden, welche die planerischen Anforderungen erfüllen kann. Der Abriss würde sich nicht nur auf die bestehenden Hallen, sondern auf weitere Gebäude, die andere unverzichtbare Funktionen erfüllen, erstrecken müssen.

Dies ist aus den gleichen betrieblichen Gründen, wie sie bereits in Kap. 2.2 dargestellt worden sind, nicht möglich. Der Bau einer Ersatzhalle und der anschließende Abriss der bestehenden Hallen würde eine erhebliche zeitliche Verzögerung von mindestens 18 Monaten verursachen, die dazu führen würde, dass zu der Indienststellung des neuen Flugzeugmusters A380 keine Wartungskapazitäten zur Verfügung stehen. Deshalb ist das Vorhaben aus betrieblichen und zeitlichen Gründen an dieser Stelle ebenfalls nicht zu verwirklichen.

Darüber hinaus würde dies den geplanten Wartungsbereich Süd, bei dem die A380-Halle mit der derzeit im Bau befindlichen CCT-Werfthalle künftig einen zusammenhängenden neuen Wartungsbereich Süd bilden soll, nicht ermöglichen.

Im östlichen Teil des bestehenden Wartungsbereiches Süd könnte die geplante A380-Wartungshalle aufgrund ihrer Größe nur dann errichtet werden, wenn neben den zwei Wartungshallen auch eine westlich davon befindliche Frachtumschlagshalle abgerissen werden würde.

Schließlich wäre eine Errichtung der Halle ebenfalls wirtschaftlich unzumutbar. Gegenüber den schon erwähnten Kosten für die Baufeldfreimachung in einer Höhe von ca. 10 Mio. € am beantragten Standort würden an dem Standort Wartungsbereich Süd weitere zusätzliche Kosten entstehen, welche die genannten Kosten für das beantragte Vorhaben um ein vielfaches übersteigen. Dort wären zunächst Abrisskosten für bestehende Gebäude zu veranschlagen. Die Frachtumschlagshalle, die Flugzeughallen 10 und 11 sowie weitere Gebäude müssten abgerissen werden. Die Kosten dafür würden sich schätzungsweise auf ca. 13 Mio. € belaufen. Für die Errichtung von Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle würden weitere Kosten in Höhe von insgesamt 55 Mio. € entstehen. Dabei schlägt allein die zu entfernende Frachtumschlagshalle mit Neuerrichtungskosten von ca. 23 Mio. € zu Buche. In der Summe belaufen sich die Kosten somit in Höhe von ca. 68 Mio. €.

Neben den mit der Verwirklichung dieser Variante verbundenen erheblichen Mehrkosten würden auch dort in wirtschaftlich nicht sinnvoller Weise erhebliche Werte vernichtet. Deshalb ist eine Verwirklichung der Halle an dieser Stelle für den Antragsteller nicht zumutbar und stellt damit keine Alternative im Sinne des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 20d Abs. 3 Nr. 2 HENatG dar.

## **2.4 Standort VII (Startbahn West / Okrifteler Straße)**

### **2.4.1 Beeinträchtigungen für das Schutzkonzept der FFH-RL**

Der Standort VII (Westlich Startbahn West) liegt im westlich an den Flughafen Frankfurt Main angrenzenden Waldbereich. Der Standort grenzt unmittelbar an das FFH-Gebiet „Heidelandschaft westlich Mörfelden-Walldorf mit angrenzenden Flächen“ sowie an die nordwestlichen Ausläufer des künftigen Europäischen Vogelschutzgebietes „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ an. Nördlich des Standortes VII liegt darüber hinaus das FFH-Gebiet „Kelsterbacher Wald“.

Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Kelsterbacher Wald“ sind nicht zu erwarten, da zwischen dem Standort VII und dem FFH-Gebiet die BAB A3 sowie die ICE-Neubaustrecke liegen. Die Störeffekte dieser Verkehrsstrassen überwiegen deutlich die möglichen Wirkungen durch die geplante A380-Werft.

Aufgrund der direkten Nachbarschaft zum FFH-Gebiet „Heidelandschaft westlich Mörfelden-Walldorf mit angrenzenden Flächen“ und zum künftigen Europäischen Vogelschutzgebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ sind randliche Störungen der für die Gebietsmeldungen relevanten Vogel- und Fledermausarten insbesondere in Bezug auf die Offenlandflächen der Heidelandschaft unter der Hochspannungsleitung nicht auszuschließen. Die Störungen können beispielsweise visueller oder kleinklimatischer Natur (Waldrandeffekte) sein. Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffimmissionen in die benachbarten Heide- und Waldflächen sind im Verhältnis zur bestehenden Vorbelastung als eher gering und auf den Nahbereich beschränkt einzuschätzen (siehe Gutachten G7). Aufgrund der Lage in der direkten Einflugschneise des Parallelbahnsystems und der vor diesem Hintergrund vergleichsweise geringen werftbedingten Zusatzbelastung und der zu erwartenden Unempfindlichkeit der lokalen Vogelpopulationen sind zusätzliche Störungen durch Geräusche auf die für die Meldung des Europäischen Vogelschutzgebietes „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ relevanten Vogelarten weitgehend auszuschließen (siehe Gutachten G2.2).

Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Heidelandschaft westlich Mörfelden-Walldorf mit angrenzenden Flächen“ sowie des künftigen Europäischen Vogelschutzgebietes „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ sind ausgehend von Alternative VII (Westlich Startbahn West) dennoch voraussichtlich nicht zu erwarten, da die randlichen Störeffekte nur auf einen lokal begrenzten Bereich des FFH-Gebietes und des künftigen Europäischen Vogelschutzgebietes einwirken und Verschlechterungen des Erhaltungszustandes der maßgeblichen Tierpopulationen dadurch voraussichtlich nicht abzuleiten sind.

### **2.4.2 Zumutbarkeit für die Vorhabenträgerin**

Am Standort VII müsste ein etwa 20 ha großes Wartungsareal ausgewiesen werden. Eine Verwirklichung des Vorhabens an dieser Stelle hätte wesentliche

Nachteile zur Folge. Es müsste auch dort Bannwald in erheblichem Umfang gerodet werden. Die Flächenbilanz gegenüber dem zur Planfeststellung beantragten Vorhaben wäre ungünstiger, da etwa 10 ha mehr an Bannwald gerodet werden müsste. Obwohl der Standort der Halle bereits in erheblicher Entfernung vom eigentlichen Flughafengelände ausgewiesen wurde und im übrigen erhebliche Zerschneidungseffekte für den Wald zur Folge hätte, kann dort die Anforderung der Hindernisrichtlinie des BMVBW bezüglich des bestehenden Start- und Landbahnsystems nicht eingehalten werden. Zur Vermeidung der Hindernisproblematik wäre eine Verschiebung der Halle Richtung Norden denkbar. Jedoch hätte dies auf die nachfolgend aufgeführten Kosten keinen wesentlichen Einfluss.

Daneben ist zu berücksichtigen, dass die Fläche nicht im Eigentum der Vorhabenträgerin steht, sondern erworben werden müsste. Dies hätte nicht nur wirtschaftliche Folgen im nachfolgend darzustellenden Umfang, sondern würde auch eine erhebliche zeitliche Verzögerung erwarten lassen, da nicht davon auszugehen ist, dass es zu einem freihändigen Erwerb der Fläche kommen wird.

Als wesentlicher Gesichtspunkt kommt hinzu, dass die bestehende Okrifteler Straße und die Vorfeldstraße, die gegenwärtig beide oberirdisch verlaufen, abgesenkt und in einem Tunnel unterhalb des neu anzulegenden Rollweges zu der dann zu errichtenden Halle geführt werden müssten. Die Okrifteler Straße und die Rollwegeanbindung der Halle an dieser Stelle könnten selbstverständlich nicht höhengleich geführt werden. Dies könnte neben den unten aufgelisteten Kosten außerdem Maßnahmen zur Grundwasserhaltung nach sich ziehen, woraus ggf. entsprechende Umweltauswirkungen resultieren könnten.

Die Verwirklichung der Halle an dieser Stelle würde zu Mehrkosten in Höhe von etwa 20 Mio. € führen. Davon entfallen alleine 10 Mio. € auf die Tieferlegung der Okrifteler Straße und der auf dem Flughafengelände verlaufenden Vorfeldstraße. Ferner wäre der Rollweg anzulegen (ca. 6 Mio. €). Der Grunderwerb würde nach gegenwärtiger Schätzung Kosten in Höhe von 2,3 Mio. € auslösen. Die Kosten für Rodung und Kampfmittelräumung würden sich auf etwa 1,6 Mio. € belaufen. Dies führt insgesamt zu Mehrkosten von etwa 20 Mio. €. Auch dies ist angesichts der Projektgröße für die Vorhabenträgerin wirtschaftlich nicht zumutbar.

## **2.5 Reduktion des Vorhabens**

Es besteht auch keine zumutbare Alternative der Art, dass der Vorhabenträger zur Schonung der Schutzgüter unter der FFH-RL das geplante Vorhaben an der vorgesehenen Stelle in zumutbarer Weise reduziert.

Der Vorhabenträger hat bereits zur Schonung von Schutzgütern unter der FFH-RL auf das ursprünglich vorgesehene Parkhaus verzichtet sowie eine flächenminimierte Führung der Okrifteler Straße vorgesehen. Eine Verkleinerung der Halle ist dem gegenüber nicht möglich. Zum einen würde dies das Planungsziel der Zurverfügungstellung ausreichender Werftkapazitäten in der benötigten Größe im südlichen Bereich vereiteln, zum anderen würde dies auch zu keiner wesentlichen weiteren Schonung der Schutzgüter der FFH-RL führen, da auch bei einer weiteren

Flächenreduzierung innerhalb des FFH-Gebietes „Markwald und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ eine erhebliche Beeinträchtigung des Jagdhabitates und der Sommerquartiere der Bechsteinfledermaus nicht ausgeschlossen werden kann (vgl. Gutachten G2.1).

## **2.6 Ergebnis der Zumutbarkeitsprüfung**

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Standortalternativen V, VI und VII keine Alternativen darstellen und dass auch eine weitere Reduktion des Vorhabens der Vorhabenträgerin nicht zugemutet werden kann. Somit besteht für das geplante Vorhaben keine Alternative im Sinne des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL bzw. § 20d Abs. 3 HENatG.



### **3 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**

Die Realisierung des Vorhabens ist trotz der erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL und § 20d Abs. 3 Nr.1 HENatG durch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art geboten. Prioritäre Arten und Lebensraumtypen kommen innerhalb des FFH-Gebietes „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“ nicht vor.

#### **3.1 Überwiegendes öffentliches Interesse**

Das nach Art. 6 Abs. 4 Unterabsatz 1 FFH-RL bzw. § 20d Abs. 3 Nr. 1 HENatG geforderte, überwiegende öffentliche Interesse liegt vor. Für eine gedeihliche Fortentwicklung des Flughafens ist – auch unabhängig vom weiteren kapazitiven Ausbau – zwingend erforderlich, dass neue Flugzeugmuster den Flughafen anfliegen können. Dies gilt insbesondere auch für das von der Firma Airbus derzeit gebaute und von der DLH ab September 2007 in Betrieb gehende neue Flugzeugmuster A380. Insbesondere die Hub-Funktion sowie auch die weiteren Verkehrsfunktionen des Flughafens würden verschlechtert, wenn die A380-Flotte der DLH nicht auf ihrer Heimatbasis gewartet werden könnte.

Die Schaffung von Wartungsmöglichkeiten und die damit einhergehende Stationierung der A380-Flotte am Flughafen Frankfurt am Main durch die DLH trägt auch dem wirtschaftlichen Interesse der Region in erheblichem Umfang Rechnung. Durch die Weiterentwicklung des Wartungsschwerpunktes wird vorhandenes Know-how in Flugzeugtechnik und Flugzeugwartung gebunden und darüber hinaus innovative Impulse durch Stationierung des A380, eines der modernsten Flugzeugtypen, am Standort Flughafen Frankfurt Main sowie in der Rhein-Main Region geschaffen.

Die Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main um die A380-Werft dient damit nicht nur in erheblichem Umfang der Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen am Flughafen selbst sondern – darüber hinaus – auch der wirtschaftlichen und technologischen Weiterentwicklung der Region und der Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen im Einzugsbereich des Flughafens. Für das Vorliegen dieser Gründe des öffentlichen Wohls ist es unschädlich, dass zugleich auch wirtschaftliche Interessen des Flughafenbetreibers bzw. der Luftverkehrsgesellschaften gleichzeitig gedient sein mag.

Die dargelegten Gründe des öffentlichen Interesses überwiegen im konkreten Fall diejenigen des Naturschutzes. Auch wenn eine erhebliche Beeinträchtigung der Bechsteinfledermaus-Population im FFH-Gebiet erfolgt, ist zu berücksichtigen, dass von dem Eingriff nur eine Teilfläche heimischer Laub- und Mischwälder (6,9 ha) des Gesamtgebietes (352 ha) betroffen ist. Dies entspricht 2% des Gesamtbestandes.

Ein Überleben sowie eine Fortentwicklung der betroffenen Art wird auch angesichts der Eingriffe möglich sein, da über die Maßnahmen zur Sicherung des kohärenten Netzes Natura 2000 der günstige Erhaltungszustand gewährleistet werden kann (vgl. Kap. 4 bzw. Gutachten G2.1, Kap. 10). Die – wenn auch erhebliche – Beeinträchtigung der Schutzgüter nach der FFH-RL ist deshalb im Vergleich zu den verkehrlich und wirtschaftlich überaus bedeutenden Wirkungen, die mit der Realisierung des Vorhabens verbunden sind, nachrangig, so dass überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls bestehen.

### **3.2 Zwingender Charakter der Gründe**

Die Schaffung neuer Wartungskapazitäten in der vorgesehenen Weise, die aus den oben dargelegten Gründen ohne Alternativen ist, wirkt unterstützend für eine weitere gedeihliche Fortentwicklung der Region. Entscheidend und maßgebend ist dabei die strategische Entscheidung des Lufthansa-Konzerns, ihren Wartungsschwerpunkt nicht nur in Frankfurt zu belassen, sondern ihn weiter auszubauen und A380-tauglich zu machen. Aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Gesichtspunkten ist es notwendig, den Wartungsbetrieb für Langstreckenflugzeuge am operationellen Mittelpunkt (Einsatzort) zu konzentrieren. Anderenfalls wären häufige, slotbelastende Leerflüge zwischen Wartungsbasis und operationellem Mittelpunkt die Folge, welche eine erhebliche wirtschaftliche und verkehrliche Zusatzbelastung auslösen würden. Es kommt hinzu, dass die Stabilität und Pünktlichkeit der interkontinentalen Flüge hierunter leiden würde, da ein Flugzeugtausch bei kurzfristig auftretenden Defekten erheblich erschwert bzw. nicht möglich wäre. Dies belegt die unmittelbare Notwendigkeit zur Schaffung der A380-Wartungskapazitäten in Frankfurt.

Ohne die Schaffung von Wartungskapazitäten am Flughafen Frankfurt Main für das neue Flugzeugmuster A380 besteht die Befürchtung, dass maßgebliche Nutzer des Flughafens, insbesondere die DLH ihre Aktivitäten verlagern und deshalb die Hub-Funktion mittelfristig verloren gehen wird. Sollten Verlagerungseffekte eintreten, so hätte dies im Zweifel zur Folge, dass die Wirtschaftsregion Rhein-Main an Attraktivität verlöre und Wirtschaftstreibende ihre Aktivitäten an andere Stellen verlagern würden. Deshalb ist es zwingend erforderlich, das Vorhaben in der geplanten Art zu realisieren.

## **4        Sicherung der Kohärenz des Netzes Natura 2000**

Da in dem relevanten Gebiet keine prioritäre Lebensraumtypen oder prioritäre Arten im Sinne von Art. 6 Abs. 4 Unterabsatz 2 FFH-RL bzw. § 20d Abs. 4 HENatG anzutreffen sind, ist eine Stellungnahme der EU-Kommission entbehrlich. Gemäß § 20d Abs. 5 HENatG ist die EU-Kommission entsprechend zu unterrichten.

Sicherungsmaßnahmen, die von der Vorhabenträgerin vorgeschlagen werden (siehe G2.1, Kap. 10), stellen die Kohärenz des europäischen Netzes „Natura 2000“ im Sinne von Art. 6 Abs. 4 Unterabsatz 1 FFH-RL bzw. § 20d Abs. 5 HENatG wieder her. Diese sind an der angegebenen Stelle im einzelnen dargestellt und werden von der Vorhabenträgerin zur Verwirklichung vorgeschlagen.