



HESSISCHER VERWALTUNGSGERICHTSHOF
BESCHLUSS

In dem Verwaltungsstreitverfahren

Antragsteller,

bevollmächtigt:

gegen

Antragsgegner,

bevollmächtigt:

beigeladen:

bevollmächtigt:

wegen Luftverkehrsrechts - Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main

hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof - 11. Senat - durch

am 2. Januar 2009 beschlossen:

Der Antrag wird abgelehnt.

Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu tragen.

Der Streitwert wird auf 12.500,- € festgesetzt.

Gründe

I.

Der Antragsteller - ein anerkannter Naturschutzverein - wendet sich gegen die sofortige Vollziehung des Plans für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main.

Durch Beschluss vom 18. Dezember 2007 hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung den Ausbauplan festgestellt. Danach ist vorgesehen, den Flughafen Frankfurt Main durch den Bau einer weiteren Bahn, die ausschließlich als Landebahn betrieben werden soll, zu erweitern. Die Landebahn soll nordwestlich des jetzigen Flughafengeländes errichtet und mittels Rollbrücken über die Autobahn A 3 und die ICE-Strecke Köln-Frankfurt an die bestehenden Flugbetriebsflächen angebunden werden. Für die Landebahn Nordwest soll ein unter Habitatschutz stehendes Waldgebiet, der Kelsterbacher Wald (453 ha), anlagen- und baubedingt in einer Größenordnung von ca. 226 ha (PFB, S. 1345) in Anspruch genommen werden. Weiterhin ist der Bau eines neuen (dritten) Terminals auf dem südöstlichen Flughafengelände vorgesehen. Im Süden des Flughafens soll ein neu strukturiertes Fracht- und Wartungszentrum entstehen; für einen Teil des

Fracht- und Wartungszentrums ist der ebenfalls unter Habitatschutz stehende Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf (796 ha) in einer Größenordnung von 48 ha (PFB, S. 1441) in Anspruch zu nehmen. Aus Anlass der Flughafenerweiterung sollen Teile der umliegenden Autobahnen und Anschlussstellen sowie sonstige öffentliche Straßen ausgebaut werden.

Das Projekt ist für den Prognosehorizont 2020 mit einer Erwartung von 88,6 Mio. Passagieren und 4,6 Mio. t Luftfracht bei 701.000 Flugbewegungen im Jahr ausgelegt. Die Flugbetriebsregelung sieht eine Kontingentierung von 150 Flugbewegungen je Nacht (22 bis 6 Uhr) vor, von denen 17 planmäßige Bewegungen auf die Zeit von 23 bis 5 Uhr (sog. Mediationsnacht) entfallen dürfen.

Das Planfeststellungsverfahren ist durch den Antrag der beigeladenen Trägerin des Vorhabens im März 2003 förmlich eingeleitet worden. Dem ist - Ende der neunziger Jahre - ein Mediationsverfahren sowie ein mit der Landesplanerischen Beurteilung vom 10. Juni 2002 abgeschlossenes Raumordnungsverfahren vorausgegangen. Anfang des Jahres 2005 lagen die Planunterlagen erstmals öffentlich aus. Gegen den Plan sind ca. 127.000 Einwendungen erhoben worden. Nach der mündlichen Erörterung von September 2005 bis März 2006 hat die Beigeladene im Februar 2007 geänderte Unterlagen (Antrag vom 12. Februar 2007) vorgelegt, in denen der Planungshorizont von bisher 2015 auf das Jahr 2020 erstreckt worden ist und die Ausbaumaßnahmen im Süden des Flughafens reduziert worden sind. Nach Auslegung der geänderten Planunterlagen im März/April 2007 sind erneut zahlreiche Einwendungen erhoben worden.

Gegen den Beschluss vom 18. Dezember 2007 haben der Antragsteller, mehrere Kommunen, über 200 private Kläger und mehrere Firmen - auch Luftverkehrsgesellschaften - Klage erhoben.

Der Antragsteller begehrt in diesem Verfahren die Anordnung der aufschiebenden Wirkung seiner Klage.

II.

Der Beschluss ergeht als Schlussentscheidung, nachdem der Senat in diesem Verfahren bereits am 19. Juni 2008 einen Teilbeschluss erlassen hat.

Der Antrag, die aufschiebenden Wirkung der Klage des Antragstellers gegen den Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main vom 18. Dezember 2007 anzuordnen, ist zulässig. Die gegen den Planfeststellungsbeschluss vom Antragsteller erhobene Klage entfaltet gemäß § 10 Abs. 6 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I, S. 698), zuletzt geändert durch Gesetz vom 1. Juni 2007 (BGBl. I S. 986) - LuftVG - keine aufschiebende Wirkung. Als anerkannter Naturschutzverein ist der Antragsteller nach §§ 61 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2, 60 des Bundesnaturschutzgesetzes vom 25 März 2002 (BGBl. I S. 1193) zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2873) - BNatSchG - in Verbindung mit § 47 Abs. 3 Satz 1 des Hessischen Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege vom 4. Dezember 2006 (GVBl. I S. 619) - HENatG - auch antragsbefugt (vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, Rdnr. 22 f.).

Der Antrag ist jedoch unbegründet. Das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses überwiegt das Interesse des Antragstellers an der Beibehaltung des bisherigen Zustandes bis zur endgültigen Entscheidung der Hauptsache. Denn seine auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses gerichtete Klage wird nach der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes allein möglichen und auch nur gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage voraussichtlich keinen Erfolg haben.

Voraussichtlich verstößt der Planfeststellungsbeschluss gegen keine Rechtsvorschriften, deren Verletzung der Antragsteller als anerkannter Naturschutzverein nach Maßgabe der den Umfang seines Klagerechts beschränkenden Vorschriften des § 61 Abs. 2 Nr. 1 und Abs. 3 BNatSchG mit der Folge einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Notwendigkeit eines ergänzenden Verfahrens gemäß § 10 Abs. 8 Satz 2 LuftVG gel-

tend machen kann. Unter diesen Umständen besteht kein hinreichender Anlass dafür, von der im Gesetz (§ 10 Abs. 6 Satz 1 LuftVG) vorgesehenen Regel der sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses abzuweichen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 13. März 2008 - 9 VR 9.07 -, juris, Rdnr. 10).

Die mehrfachen Hinweise des Antragstellers darauf, die Anordnung der aufschiebenden Wirkung müsse bereits deshalb erfolgen, weil die Sache besondere Schwierigkeiten aufweise, geben dem Senat Veranlassung zu folgender Klarstellung: Für die abwägende Entscheidung, die das Gericht im Rahmen eines Eilverfahrens nach § 80 Abs. 5 VwGO zu treffen hat, kommt es nicht allein auf die Komplexität des Sachverhaltes und die Schwierigkeit der aufgeworfenen Rechtsfragen, sondern auch auf die jeweilige prozessuale Situation an. Wenn ein Gericht kurz vor der angekündigten Vollziehung eines Planes mit einem umfangreichen und rechtlich schwierigen Verfahren konfrontiert wird, kann allein das Anlass sein, sich durch eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung des Rechtsmittels die erforderliche Zeit für die Prüfung der Sach- und Rechtslage zu verschaffen. So liegt der Fall hier nicht. Die Eilanträge sind im Februar 2008 eingereicht und begründet worden. Dem Senat stand ausreichend Zeit zur Verfügung, um die Sach- und Rechtslage in dem Umfang zu prüfen, der für die Entscheidung über die Eilanträge erforderlich ist. Bei dieser Sachlage verbietet es sich, eine Entscheidung ohne Berücksichtigung der Erfolgsaussichten der Rechtsmittel in der Hauptsache zu treffen.

Für die Interessenabwägung im Rahmen eines Eilverfahrens sind darüber hinaus auch die zeitlichen Auswirkungen einer eventuellen Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage zu berücksichtigen. Während im Falle der erstinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung lediglich den Zeitraum bis zur eigenen Entscheidung in der Hauptsache überbrückt, ist bei Instanzgerichten auch der Zeitraum für Rechtsmittelverfahren zu beachten. Hier ist mit einem rechtskräftigen Abschluss der Musterverfahren kaum vor dem Jahr 2011 zu rechnen. Die endgültige Beendigung der sonstigen Verfahren lässt sich derzeit überhaupt noch nicht absehen. Angesichts dieser Zeiträume wäre es nicht mit § 10 Abs. 6 Satz 1 LuftVG zu vereinbaren, die aufschiebende Wirkung der Klagen der Antragsteller ohne Rücksicht auf deren Erfolgsaus-

sichten anzuordnen. Diese Vorschrift gilt selbst für den Fall, dass Eingriffe in Rechtsgüter nur schwer rückgängig zu machen sind.

Auch dem Einwand, die Gründe für eine sofortige Realisierung der Flughafenerweiterung seien infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise entfallen, kommt in dem Eilverfahren keine ausschlaggebende Bedeutung zu. Da Pläne für Verkehrsprojekte der hier bestehenden Größenordnung kraft Gesetzes sofort vollziehbar sind, bedarf es keiner Darlegung besonderer Dringlichkeitsgründe. Momentane Entwicklungen sind grundsätzlich nicht geeignet, langfristige Bedarfsprognosen zu widerlegen. Darauf ist später zurückzukommen. Im Übrigen erschöpft sich der Zweck des § 10 Abs. 6 Satz 1 LuftVG nicht in der Verfahrensbeschleunigung. Mit Vorschriften dieser Art verfolgt der Gesetzgeber ausdrücklich auch das Ziel, Investitionshemmnisse abzubauen (vgl. die amtliche Begründung zum Verkehrswegebeschleunigungsgesetz, BT-Drs. 12/1092, S. 1). Diesem Aspekt kommt gerade in der gegenwärtigen wirtschaftlichen Situation eine besondere Bedeutung zu.

Für die hier zu treffende Entscheidung über den Eilantrag kommt es auch nicht darauf an, ob bestehende oder künftige Ereignisse oder Umstände - wie beispielsweise die vorübergehende Sperrung von Zufahrtswegen - einer Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses in tatsächlicher Hinsicht entgegenstehen können. Das Gericht hat keine Prognose zu treffen, ob der Plan für die Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main alsbald realisiert werden wird oder werden kann, sondern hat in erster Linie zu prüfen, ob die geltend gemachten Rechtsverletzungen im späteren Hauptsacheverfahren zu einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen werden.

1. Gebietsschutz

Entgegen der Auffassung des Antragstellers verstößt der Planfeststellungsbeschluss nicht gegen die zwingende Regelung des § 34 HENatG.

1.1 Anwendbarkeit des § 34 HENatG

Die landesrechtliche Vorschrift des § 34 HENatG entspricht inhaltlich der Regelung des § 34 BNatSchG, die nach § 11 Satz 1 BNatSchG rahmenrechtlicher Natur ist. Mit § 34 HENatG ist Hessen der nach Bundesrecht bestehenden Verpflichtung des § 32 Satz 2 BNatSchG nachgekommen, die sich aus Art. 6 Abs. 3 und 4 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 S. 7), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/105/EG des Rates vom 20. November 2006 (ABl. L 363 S. 368) - FFH-RL - ergebenden Verpflichtungen durch den Erlass von Vorschriften nach Maßgabe des § 34 BNatSchG zu erfüllen.

1.1.1 Der Anwendung des § 34 HENatG steht - soweit es um die Prüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungszielen eines FFH-Gebiets geht - nicht entgegen, dass Hessen zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses am 18. Dezember 2007 die ebenfalls in § 32 Satz 2 BNatSchG angesprochene gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung der Mitgliedstaaten noch nicht erfüllt hat, die Gebiete, die von der EG-Kommission durch Listenaufnahme als Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (Art. 1 Buchst. k FFH-RL) bezeichnet worden sind, als besondere Schutzgebiete (Art. 1 Buchst. I, Art. 4 Abs. 4 FFH-RL) auszuweisen (vgl. § 32 HENatG). Die Unterschutzstellung der hier maßgeblichen FFH-Gebiete erfolgte durch die Verordnung über die Natura-2000-Gebiete in Hessen vom 18. Januar 2008 (GVBl. I S. 30) - Natura-2000-VO -, die gemäß § 5 Natura-2000-VO erst am 8. März 2008 und damit nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses in Kraft getreten ist. Dies ist unerheblich, da bereits die Aufnahme der hier maßgeblichen FFH-Gebiete in die Liste der Kommission nach Art. 4 Abs. 5 FFH-RL den Gebietsschutz nach Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL ausgelöst hat (vgl. EuGH, Urteile vom 13. Januar 2005 - C-117/03 -, Slg. 2005, I-167, Rdnr. 24 f., und vom 14. September 2006 - C-244/05 -, NVwZ 2007, 61, Rdnr. 35; BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, Rdnr. 64). Die Listung der FFH-Gebiete Heidelandschaft westlich von Mörfelden-Walldorf mit angrenzenden Flächen und Mönchbruch von Mörfelden und Rüsselsheim und Gundwiesen von Mörfelden erfolgte durch Entscheidungen der Kommission vom 7. Dezember 2004 (ABl. L S. 382 vom 28. Dezember 2004). Die FFH-Gebiete Kelsterbacher Wald, Schwanheimer Wald, und

Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf wurden durch Entscheidung vom 13. November 2007 (ABl. L 12 S. 383 vom 15. Januar 2008) gelistet.

1.1.2 Der Anwendung des § 34 HENatG auf die erst im Jahre 2007 gelisteten Gebiete steht nicht entgegen, dass die Liste der Kommission vom 13. November 2007 erst am 15. Januar 2008 und damit nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft bekannt gemacht wurde. Bei der Festlegung der Liste handelt es sich um eine Entscheidung der Kommission (vgl. dazu Art. 249 Unterabs. 4 EGV). Wie sich aus Art. 254 Abs. 3 EGV ergibt, bedürfen derartige Entscheidungen der Kommission keiner Veröffentlichung im Amtsblatt, sondern sind denjenigen, für die sie bestimmt sind, bekannt zu geben. Mit der Bekanntgabe werden sie wirksam. Die Entscheidung vom 13. November 2007 ist der Bundesrepublik noch am selben Tage durch Übergabe an die Ständige Vertretung Deutschlands bei der Europäischen Union bekannt gegeben worden ist (Anlage 18a zum Schriftsatz der Beigeladenen vom 21. November 2008 im Hauptsacheverfahren).

Selbst wenn die Kommissionsliste der Bundesrepublik erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses mit der Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Kommission bekannt gegeben worden sein sollte, führt dies nicht zu Unanwendbarkeit der Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL und der diese Bestimmung umsetzenden Regelung des § 34 HENatG. Denn durch die jedenfalls zwischenzeitlich erfolgte Bekanntmachung der Kommissionsliste wäre ein etwaiger Mangel in der Verträglichkeitsprüfung entfallen (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 173). Abweichend vom Grundsatz, dass es für die gerichtliche Kontrolle eines Planfeststellungsbeschlusses auf die Sach- und Rechtslage bei dessen Erlass ankommt, sind Rechtsänderungen, die zum Fortfall eines Rechtsverstößes des Beschlusses führen, bei der Überprüfung zu berücksichtigen.

1.1.3 Dem Antragsteller kann auch nicht darin gefolgt werden, dass planfestgestellte Vorhaben deshalb nicht nach § 34 Abs. 3 HENatG zugelassen werden dürfen, weil es bei Eintrüchtungen des FFH-Gebietes Kelsterbacher Wald bewirke, die dazu führten, dass das Gebiet nicht mehr meldewürdig sei (Klagebegründung vom 24. März 2008, S. 77). Dies folgt bereit daraus, dass - wie oben ausgeführt - zum Zeitpunkt des Erlasses des

Planfeststellungsbeschlusses eine Meldung - und darüber hinaus bereits eine Listung - des entsprechenden Gebiets erfolgt war. Insoweit kann die Meldewürdigkeit kein Kriterium darstellen, das eine im Rahmen des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL zulassungsfähige Beeinträchtigung von einer (angeblich) nicht mehr zulassungsfähigen Zerstörung des Gebiets abgrenzt.

Im Übrigen können den Regelungen in Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL entgegen der Auffassung des Antragstellers keine Anhaltspunkte dafür entnommen werden, dass - ungeachtet der Frage, ob diese Situation hier gegeben ist - der (angebliche) „Totalverlust“ eines FFH-Gebietes und damit seine vollständige Zerstörung eine absolute Zulassungssperre bildet, wenn bei Vorliegen der weiteren Voraussetzungen des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL Ausgleichsmaßnahmen sicherstellen, dass die globale Kohärenz von Natura-2000 gewährleistet ist. Der Wortlaut des Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL, wonach vorbehaltlich des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL dem Projekt nur zuzustimmen ist, wenn „das Gebiet als solches“ nicht beeinträchtigt wird, spricht nicht für die Auffassung des Antragstellers, die Zerstörung eines Gebiets stelle eine absolute Zulassungssperre dar. Mit dem Begriff der Beeinträchtigung des „Gebiets als solches“ bringt die Richtlinie zum einen zum Ausdruck, dass nur Beeinträchtigungen des Gebiets in den für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen maßgeblich sind, nicht aber andere Beeinträchtigungen. Zum anderen verdeutlicht die Verwendung dieses Begriffes, dass es um ein konkretes Gebiet geht, dessen Zerstörung in seiner Gesamtheit oder in Teilen nicht damit gerechtfertigt werden kann, der Erhaltungszustand der Lebensraumtypen und Arten innerhalb des Territoriums der Mitgliedstaaten werde insgesamt nicht ungünstig beeinflusst (vgl. auch EU-Kommission, Natura-2000 - Gebietsmanagement, Die Vorgaben des Art. 6 der Habitatrichtlinie 91/43/EWG, 2000, S. 42 f.). Der Begriff des „Gebiets als solches“ bezieht sich somit auf die ökologische Funktion des Gebiets, besagt jedoch nicht, dass das Gebiet nicht insgesamt zerstört werden darf, solange entsprechende Kohärenzmaßnahmen ergriffen werden.

Selbst wenn man dem Begriff des „Gebiets als solches“ den vom Antragsteller angenommenen Bedeutungsgehalt beimessen wollte, darf nicht verkannt werden, dass auch eine Beeinträchtigung des „Gebiets als solchem“ nach dem unzweideutigen Wortlaut des Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL unter dem Vorbehalt des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL steht.

Von einer entsprechenden Zulässigkeit der Zerstörung eines Gebiets geht offenbar auch der Auslegungsleitfaden der EU-Kommission aus dem Januar 2007 aus. Dort wird auf Seite 15 f. ausgeführt, dass der Ausgleich von Beeinträchtigungen auch in der Eingliederung eines neuen Gebiets in das Netz Natura-2000 bestehen kann, das ähnliche Eigenschaften wie das ursprüngliche Gebiet aufweist.

Auch der Wortlaut der FFH-Richtlinie im Übrigen spricht nicht für die Auffassung des Antragstellers. Soweit er meint, eine Zerstörung sei mehr als eine Beeinträchtigung und könne deshalb nach Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL (§ 34 HENatG) nicht zugelassen werden, ist ihm entgegenzuhalten, dass die Zerstörung eines Gebietes eine besonders intensive Beeinträchtigung der Erhaltungsziele darstellt. Auch ein Vergleich mit Art. 12 Abs. 1 Buchst. c) und d) FFH-RL, die die Begriffe Zerstörung bzw. Vernichtung ausdrücklich verwenden, spricht nicht gegen die - unter strengen Voraussetzungen gegebene - Zulässigkeit der vollständigen Zerstörung eines FFH-Gebietes nach Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL. Denn die Formulierungsunterschiede in den jeweiligen Bestimmungen sind den unterschiedlichen Schutzgegenständen geschuldet. Dem strengen System, das dem Habitatschutz der FFH-Richtlinie zugrunde liegt, wird jedenfalls genüge getan, wenn bei Vorliegen der übrigen Voraussetzungen des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL auch bei dem Verlust eines gesamten FFH-Gebietes die Wirkungen des installierten Netzes Natura-2000 durch hinreichende Kohärenzmaßnahmen erhalten bleiben. In derartigen Fällen eine Zulassung zu verweigern, liefe sowohl dem Art. 2 Abs. 3 FFH-RL zuwider, wonach die aufgrund der Richtlinie getroffenen Maßnahmen den Anforderungen von Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur Rechnung tragen, als auch dem Art. 5 Abs. 3 EGV, wonach Maßnahmen der Gemeinschaft nicht über das für die Erreichung der Ziele erforderliche Maß hinausgehen.

1.1.4 In Bezug auf Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne des Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (ABl. L 103 vom 25.4.1979, S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/105/EG des Rates vom 20. November 2006 (ABl. L 363 S. 368) - V-RL - finden die Bestimmungen des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL - und deren landesrechtliche Umsetzung in § 34 HENatG -

Anwendung, sobald das betreffende Gebiet innerstaatlich zum besonderen Schutzgebiet erklärt worden ist (Art. 7 FFH-RL).

1.1.4.1 Das westlich des Vorhabens liegende Vogelschutzgebiet Untermainschleusen wurde wirksam zu einem besonderen Schutzgebiet erklärt. Der gegenteiligen Auffassung des Antragstellers, die zur Folge hätte, dass für dieses Gebiet das gegenüber § 34 HENatG strengere Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 Satz 1 V-RL (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 1. April 2004 -, 4 C 2.03 -, ZUR 2004, 289, 291; Urteil des Senats vom 28. Juni 2005 - 12 A 8/05 -, juris, Rdnr. 36) gelten würde, vermag der Senat nicht zu folgen.

Die wirksame Unterschutzstellung des vorgenannten Vogelschutzgebietes erfolgte durch die Verordnung des Regierungspräsidiums Darmstadt über das Landschaftsschutzgebiet "Untermainschleusen" vom 28. März 2006 (StAnz. S. 910) in der Fassung der Änderungsverordnung vom 7. September 2006 (StAnz. S. 2324) - LSVO Untermainschleusen -. Diese Verordnung erfüllt die formellen und materiellen Voraussetzungen für eine Erklärung zu einem besonderen Schutzgebiet im Sinne von Art. 7 FFH-RL und stellt eine endgültige rechtsverbindliche Entscheidung mit Außenwirkung dar mit der weiteren Folge, dass das Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 V-RL durch das Schutzregime nach Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL abgelöst wird (vgl. dazu EuGH, Urteil vom 6. März 2003 - C-240/00 -; Urteil vom 7. Dezember 2000 - C-374/98 -; BVerwG, Urteil vom 1. April 2004 - 4 C 2.03 -, ZUR 2004, 289, 291; Hess. VGH, Urteil vom 28. Juni 2005 - 12 A 8/05 -, Rdnr. 38 ff.).

Entgegen der Auffassung des Antragstellers bedurfte es zur wirksamen Unterschutzstellung des Vogelschutzgebiets keiner Ausweisung als Naturschutzgebiet im Sinne der § 21 HENatG. Nach europäischem Recht ist für die Ausweisung von Vogelschutzgebieten kein bestimmter Schutzgebietstyp vorgeschrieben. Nach § 20a des Hessischen Naturschutzgesetzes vom 16. April 1996 (GVBl. I S. 145) in der zum Zeitpunkt des Erlasses der Landschaftsschutzverordnung Untermainschleusen vom 7. September 2006 gültigen Fassung vom 29. November 2005 (GVBl. I S. 769) - HENatG a.F. - sind Vogelschutzgebiete zu geschützten Teilen von Natur und Landschaft im Sinne des § 11 HENatG a.F. zu erklären. Damit war ausdrücklich die Möglichkeit der Ausweisung auch als Landschaftsschutzgebiet eröffnet. Ob die Ausweisung als Schutzgebiet zu einem Regimewechsel von Art. 4 Abs. 4

V-RL zu Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL führt, ist somit keine Frage des Schutzgebietstyps, sondern des Inhalts der Schutzgebietsausweisung. Auch insoweit bestehen hier entgegen der Auffassung des Antragstellers keine Bedenken.

Die hinreichende räumliche Identifizierung des Landschaftsschutzgebiets wird in § 1 LSchVO Untermainschleusen vorgenommen. § 2 Abs. 1 und 2 LSchVO Untermainschleusen definieren sodann den Schutzzweck im Sinne des § 34 Abs. 1 Satz 2 HENatG, der den Maßstab für die FFH-Verträglichkeitsprüfung bildet. § 2 Abs. 3 LSchVO benennt - wie sich eindeutig aus der im Unterschied zu Abs. 1 und 2 fehlenden Inbezugnahme des § 20a HENatG a.F. ergibt - den besonderen Schutzzweck des Landschaftsschutzgebiets im Sinne des § 13 Abs. 2 HENatG a.F. (§ 24 Abs. 2 Satz 1 HENatG). In § 2 Abs. 4 LSchVO werden schließlich (landschaftsschutzrechtliche) Erhaltungsziele definiert. Schließlich enthält § 3 LSchVO bestimmte Verbote, die jedoch nicht für Vorhaben und Maßnahmen gelten, die - wie hier - einer behördlichen Entscheidung bedürfen.

Für den Regimewechsel von Art. 4 Abs. 4 V-RL zu Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL ist es jedenfalls ausreichend, dass das Vogelschutzgebiet räumlich eindeutig bestimmt ist und der Schutzzweck benannt wird. Ob die übrigen Regelungen der Landschaftsschutzverordnung mit höherrangigem Recht in Einklang stehen, ist im Hinblick auf den Regimewechsel unerheblich (vgl. insoweit auch Füzler, NVwZ 2005, 144, 146, der es für ausreichend erachtet, dass die in Art. 4 Abs. 1 Satz 4 V-RL enthaltene „Deklarationspflicht“ hinreichend förmlich erfüllt ist und es auf den materiellen Schutz, den die Unterschutzstellung vermittele, nicht ankomme; in diesem Sinne auch OVG Lüneburg, Urteil vom 1. Dezember 2004 - 7 LB 44/02 -, NuR 2006, 115, 117 sowie Thum, Wirksame Unterschutzstellung von Natura-2000-Gebieten, NuR 2006, 687, 691 f.). Es kann mithin dahingestellt bleiben, ob die (sekundären) Erhaltungsziele in § 2 Abs. 3 LSchVO Untermainschleusen unzureichend formuliert wurden. Der Inhalt dieser Ziele hat keinen Einfluss auf die nach Art. 6 Abs. 3 FFH-RL (= § 34 Abs. 1 und 2 HENatG) durchzuführende Verträglichkeitsprüfung.

Entsprechendes gilt in Bezug auf die Rüge, die Jagd, die Fischerei und die fischereiwirtschaftliche Bodennutzung sei in § 3 Abs. 4 Nr. 4 LSchVO Untermainschleusen zu Unrecht von den Verboten nach § 3 Abs. 2 LSchVO Untermainschleusen ausgenommen worden.

Selbst wenn das allgemeine Störungs- und Verschlechterungsverbot des Art. 6 Abs. 2 FFH-RL infolge der Freistellung nur unzureichend umgesetzt worden sein sollte, ist dies für das hier zu überprüfende Vorhaben unbedeutend. Denn Art. 6 Abs. 3 FFH-RL (= § 34 Abs. 1 und 2 HENatG) regelt den Gebietsschutz für planfeststellungspflichtige Vorhaben speziell (vgl. zur straßenrechtlichen Planfeststellung: BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 32). Folgerichtig nimmt § 3 Abs. 4 Nr. 1 LSchVO Untermainschleusen auch die Vorhaben und Maßnahmen, die einer behördlichen Entscheidung oder einer Anzeige bedürfen oder von einer Behörde durchgeführt werden, von den Verboten des § 3 Abs. 2 LSchVO Untermainschleusen aus. Denn bei diesen Vorhaben und Maßnahmen handelt es sich sämtlich um Projekte nach § 3 Nr. 8 HENatG, die einer Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 und 2 HENatG zu unterziehen sind.

Schließlich steht dem Regimewechsel von Art. 4 Abs. 4 Satz 1 V-RL zu Art 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL auch nicht entgegen, dass gegenüber der ursprünglichen Fassung der Landschaftsschutzverordnung Untermainschleusen vom 17. April 2006 die heutige Fassung die Eider-, Kolben-, Krick-, Löffel-, Schell- und Schnatterente sowie die Graugans, Rohrdommel, Sterntaucher und Ohrentaucher nicht mehr als Schutzzweck nennt. Denn ungeachtet der vom Antragsteller geäußerten Kritik an dem vom Land Hessen angewendeten Auswahlkriterium der „Signifikanz“ ist jedenfalls nicht ersichtlich, dass die vorgenannten Vogelarten zwingend hätten im Vogelschutzgebiet Untermainschleusen weiterhin geschützt werden müssen.

Der Senat vertritt insoweit die Auffassung, dass - ebenso wie die Identifizierung von Vogelschutzgebieten - auch die Unterschutzstellung von bestimmten Arten innerhalb eines ausgewählten Gebiets nur einer eingeschränkten Kontrolle durch die Verwaltungsgerichte unterliegt. Überprüfbar ist danach, ob eine Unterschutzstellung aus fachfremden, etwa wirtschaftlichen Erwägungen unterblieben ist. Ansonsten besteht bei der Auswahl der zu schützenden Arten ein fachlicher Beurteilungsspielraum (vgl. unter 1.1.4.2). Unter Schutz zu stellen sind danach Arten, für deren Erhaltung sich das Gebiet am ehesten eignet. Zu den Bewertungskriterien gehören die Seltenheit, die Empfindlichkeit und die Gefährdung der Art sowie die Populationsdichte im Gebiet sowie die Erhaltungsperspektiven der be-

drohten Art im Gebiet. Arten sind in ausgewählten Gebieten nur dann zwingend unter Schutz zu stellen, wenn das Gebiet in signifikanter Weise zur Arterhaltung beitragen kann.

Dass diese Voraussetzungen für die oben genannten Arten innerhalb des Vogelschutzgebiets Untermainschleusen vorliegen, kann dem Vorbringen des Antragstellers nicht entnommen werden und ist auch im Übrigen nicht ersichtlich.

1.1.4.2 In Bezug auf den Kelsterbacher Wald ergibt sich der Maßstab für die anzustellende Verträglichkeitsprüfung ebenfalls ausschließlich aus § 34 HENatG. Entgegen der Einschätzung des Antragstellers handelt es sich bei diesem Gebiet nicht um ein faktisches Vogelschutzgebiet mit der Folge, dass dort das in Art. 4 Abs. 4 Satz 1 V-RL angeordnete Beeinträchtigungs- und Störungsverbot gelten würde, von dem nur unter engen Voraussetzungen abgewichen werden könnte (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 1. April 2004 - 4 C 2.03 -, BVerwGE 120, 276).

Der Antragsteller macht insoweit geltend, aufgrund des Mittel- und Schwarzspechtvorkommens habe der Kelsterbacher Wald als Vogelschutzgebiet ausgewiesen bzw. als Teil des anerkannten Vogelschutzgebiets "Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau" einbezogen werden müssen. Gerade bei konsequenter Anwendung des seit September 2004 vorliegenden hessischen Fachkonzepts zur Auswahl von Vogelschutzgebieten nach der Vogelschutzrichtlinie der EU habe eine Meldung erfolgen müssen. Der Planfeststellungsbeschluss führe in der Begründung für die Nichteinbeziehung des Kelsterbacher Waldes als konkrete Vogelart nur den Mittelspecht an, verkenne aber, dass es sich um den Waldbereich handele, der das höchste Schwarzspechtaufkommen habe. Nach der Erfassung durch das Senckenberg-Institut seien dort neun Revierpaare festgestellt worden, woraus die Beigeladene eine mittlere Reviergröße von 60 ha errechnet habe. Im ausgewiesenen Vogelschutzgebiet "Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau" sei demgegenüber die Reviergröße mit 125 ha mehr als doppelt so groß. Es handele sich bei den Tieren hier und dort um eine zusammenhängende Population. Schwarzspechte überwinden die Verkehrsstrassen südlich des Kelsterbacher Waldes. Die A 3 und die ICE-Schnellbahntrasse seien mithin keine sinnvolle Abgrenzung des Vogelschutzgebietes. Ein Vergleich mache auch deutlich, dass das gemeldete Vogelschutzge-

biet außer für den Schwarzspecht für eine ganze Reihe anderer Vogelarten (Pirol, Gartenrotschwanz, Baumpieper, Baumfalke, Schwarzmilan, Wespenbussard, Wendehals, Grauspecht) eine derartige Aufwertung im Hinblick auf die Siedlungsdichte und die absolute Revierzahl erfahre, dass der Kelsterbacher Wald zwingend zu den zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebietsteilen zähle.

Es ist nicht davon auszugehen, dass das Vorhaben Art. 4 Abs. 4 Satz 1 V-RL verletzt.

Nach welchen Kriterien Vogelschutzgebiete auszuwählen sind, war verschiedentlich Gegenstand der höchstrichterlichen Rechtsprechung. Danach unterliegt die Identifizierung solcher Gebiete nur einer eingeschränkten Kontrolle durch die Verwaltungsgerichte. Überprüfbar ist, ob eine Ausweisung als Vogelschutzgebiet aus sachfremden, etwa wirtschaftlichen Erwägungen unterblieben ist. Ansonsten räumt auch die Vogelschutzrichtlinie den Mitgliedstaaten einen fachlichen Beurteilungsspielraum bei Beantwortung der Frage ein, welche Gebiete die europarechtlich maßgeblichen Auswahlkriterien erfüllen. Nach Art. 4 Abs. 1 Satz 4 V-RL erklären die Mitgliedstaaten die für die Erhaltung der im Anhang I aufgezählten Vogelarten zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete zu Schutzgebieten. Unter Schutz zu stellen sind nicht sämtliche Landschaftsräume, in denen vom Aussterben oder sonst bedrohte Vogelarten vorkommen, sondern nur die Gebiete, die sich am ehesten zur Arterhaltung eignen. Zu den Bewertungskriterien gehören neben Seltenheit, Empfindlichkeit und Gefährdung einer Vogelart u. a. die Populationsdichte und Artendiversität eines Gebiets, sein Entwicklungspotenzial und seine Netzverknüpfung sowie die Erhaltungsperspektiven der bedrohten Art. Je mehr der im Anhang I genannten Vogelarten in erheblicher Anzahl von Exemplaren vorkommen, desto höher ist der Wert als Lebensraum einzuschätzen. Je bedrohter, seltener oder empfindlicher die Arten sind, desto größere Bedeutung ist dem Gebiet beizumessen, das die für ihr Leben und ihre Fortpflanzung ausschlaggebenden physikalischen und biologischen Elemente aufweist. Nur Habitats, die unter Berücksichtigung dieser Maßstäbe für sich betrachtet in signifikanter Weise zur Arterhaltung beitragen, gehören zum Kreis der im Sinne des Art. 4 V-RL geeignetsten Gebiete (vgl. BVerwG, Urteile vom 14. November 2002 - 4 A 15.02 -, BVerwGE 117, 149, und 15. Januar 2004 - 4 A 11.02 -, BVerwGE 120, 1; Urteil des Senats vom 17. Juni 2008 - 11 C 1975/07.T -, juris, Rdnr. 99).

Während also das Unterlassen der Ausweisung eines Vogelschutzgebiets aus sachfremden Erwägungen gerichtlich voll überprüfbar ist, unterliegt die Identifizierung Europäischer Vogelschutzgebiete in den Bundesländern nur einer eingeschränkten Überprüfung durch die Verwaltungsgerichte (vgl. BVerwG, Beschluss vom 13. März 2008 - 9 VR 9.07 -, juris Rdnr. 15 m. w. N.).

Das Melde- und Gebietsausweisungsverfahren hat einen fortgeschrittenen Stand erreicht, sodass inzwischen in Deutschland das von der Vogelschutzrichtlinie angestrebte zusammenhängende Netz (Art. 4 Abs. 3 V-RL) der Vogelschutzgebiete entstanden ist (vgl. BVerwG, Beschluss vom 13. März 2008 - 9 VR 9.07 -, juris, Rdnr. 16). In diesem Zusammenhang verweist der Antragsgegner darauf, dass nach der mit Gründen versehenen Stellungnahme der EU-Kommission vom 10. April 2006 im Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2001/5117 die hessische Gebietskulisse seitens der EU-Kommission als geeignet und tragfähig angesehen wurde, um die Verpflichtungen des Art. 4 V-RL für alle relevanten Arten umzusetzen. Auch in der Erklärung der Europäischen Kommission zur geplanten Schließung der Beschwerde Nr. 2002/5367 heißt es unter Ziffer 6, dass die Dienststellen der Kommission nicht davon ausgehen, dass im Bereich des Frankfurter Flughafens zusätzliche Gebiete als SPAs (special protection areas), also als Vogelschutzgebiete, nach Art. 4 Abs. 1 V-RL auszuweisen sind (http://europa.eu/community_law/complaints/multiple_complaints/doc/2002-5367_prop-to-close-the-case_de.pdf).

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hat diese Situation zur Folge, dass sich die gerichtliche Kontrolldichte verringert und besondere Darlegungsanforderungen für das Vorbringen zu stellen sind, es gebe ein faktisches Vogelschutzgebiet, das eine Lücke im Netz schließe (vgl. BVerwG, Beschluss vom 13. März 2008 - 9 VR 9.07 -, juris, Rdnr. 16; Urteil vom 21. Juni 2006 - 9 A 28.05 -, BVerwGE 126, 166, 170; Urteil vom 14. November 2002 - 4 A 15.02 -, BVerwGE 117, 149, 155 f.). Nach derzeitigem Stand zeichnet sich nicht ab, dass seitens des Antragstellers ein Nachweis dafür geführt werden kann, dass sachfremde Erwägungen dafür ausschlaggebend waren, den Kelsterbacher Wald nicht in das Vogelschutzgebiet Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Rüsselsheim jenseits der Autobahn- und ICE-Trasse, das dort in einem sehr schmalen

Streifen angrenzt, einzubeziehen. Vielmehr spricht vieles dafür, dass die Abgrenzung und die Nichteinbeziehung des Kelsterbacher Waldes aus ornithologischer Sicht vertretbar sind. Zwar ist das Waldgebiet "Kelsterbacher Wald" als naturschutzfachlich wertvoll einzuordnen, wie sich den Einschätzungen der Gutachter entnehmen lässt. Auch werden bei einigen Vogelarten erhebliche Dichten der Vorkommen erreicht, die den Schluss zulassen könnten, dass es sich um ein geeignetes Gebiet handelt. Eine Einbeziehung des durch Verkehrsstrassen und durch den Flughafen vom Vogelschutzgebiet abgegrenzten Gebiets in das Vogelschutzgebiet war aber dennoch nicht zwingend geboten, zumal der jenseits der Autobahn und der Bahntrasse angrenzende Streifen, der Teil des Vogelschutzgebiets Mönchbruch ist, nicht wie der Kelsterbacher Wald aus Waldfläche, sondern aus den nicht bewaldeten Offenlandflächen entlang der Schneise der Hochspannungstrasse besteht.

Das gilt auch bei Berücksichtigung der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs in seinem Urteil vom 23. März 2006 (C-209/04 - "Lauterbacher Ried"). Entgegen der Darstellung des Antragstellers hat die Auswahl und Bestimmung der Vogelschutzgebiete in Hessen in Kenntnis der nun vom Antragsteller angeführten Bestandsdichten einzelner Vogelarten stattgefunden. In dem österreichischen Fall, der der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zugrunde lag, hatten sich durch "Überwachungen" neue Informationen und Erkenntnisse ergeben, die das Gericht zu dem Hinweis veranlassten, dass sich die aus der Vogelschutzrichtlinie ergebende Verpflichtung zur Ausweisung der nach ornithologischen Kriterien geeignetsten Gebiete nicht in der erstmaligen Ausweisung erschöpfe, sondern das Ziel der Erhaltung gefährdeter Arten es erforderlich mache, eine Gebietsausweisung im Lichte neuerer wissenschaftlicher Erkenntnisse zu überprüfen und gegebenenfalls eine neue Grenzziehung des bestehenden Vogelschutzgebiets vorzunehmen. Soweit der Antragsteller sich hierauf stützend geltend macht, es handele sich bei dem von der Richtlinie geforderten Schutz um eine Dauerverpflichtung, vermag der Senat den Folgerungen daraus schon deshalb nicht zu folgen, weil keine neuen oder veränderten Erkenntnisse über eine deutlich höhere ornithologische Wertigkeit dieses Waldbereiches vorliegen. Vielmehr lagen die Erhebungen bereits damals vor und haben die zuständige Behörde nicht dazu veranlasst, den Bereich in das ausgewiesene Vogelschutzgebiet einzubeziehen. Der Verweis des Antragstellers auf die oben angeführte Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, wonach ein sich nach neuen ornithologischen Kriterien als am geeignetsten

darstellendes Gebiet auch ausgewiesen werden müsse, geht deshalb fehl. Entgegen dem Vorbringen des Antragstellers begründet die Staatliche Vogelschutzwarte ihre Ablehnung einer Ausweisung des Kelsterbacher Waldes nicht mit der abgeschlossenen Meldung, sondern mit der Tragfähigkeit der sogenannten Gebietskulisse. Auch bei einer immerwährenden Anpassungspflicht im Sinne einer "Dauerverpflichtung" kommt es bei einem so systematisch durchgeführten Verfahren zur Bestimmung und Ausweisung der Vogelschutzgebiete wie in Hessen darauf an, ob völlig neue Erkenntnisse und neue Entwicklungen eine Überprüfung und Anpassung erfordern.

Was den Hinweis der Staatlichen Vogelschutzwarte betrifft, der Kelsterbacher Wald sei in der als Referenz zur offiziellen Gebietsmeldung des Mitgliedstaates erstellten Liste der "Important Bird Area" (IBA) nicht aufgeführt und die dortige Abgrenzung des IBA-Gebiets HE 038 "Mönchbruch von Mörfelden und Groß-Gerau und Heidelandschaften Erweiterungen" umfasse nicht den Kelsterbacher Wald und bleibe weit hinter dem Flächenumfang des ausgewiesenen EU-Vogelschutzgebiets "Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Rüsselsheim" zurück, so hat der Senat hierzu bereits früher ausgeführt, dass das IBA-Verzeichnis nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes und des Bundesverwaltungsgerichts für die Gebietsauswahl zwar ein sehr bedeutsames Erkenntnismittel darstellen kann, das bei der nach Art. 4 Abs. 1 Unterabs. 3 V-RL gebotenen Eignungsbeurteilung als gewichtiges Indiz eine maßgebliche Rolle spielt, dass diese Indizwirkung aber durch konkrete avifaunistische Erhebungen relativiert werden kann (Hess. VGH, Urteil vom 28. Juni 2005 - 12 A 8/05 -, juris, Rdnr. 56). Die hier vorliegenden avifaunistischen Erhebungen führen aber nach Auffassung des Senats nicht zu einer Widerlegung dieses Indizes.

Die vom Antragsteller genannte Brutpaarzahl von 9 Brutpaaren des Schwarzspechtes im Kelsterbacher Wald trifft nicht zu. Ein Nachweis dieser Zahl von Brutpaaren des Schwarzspechtes liegt nach dem Dafürhalten des Senats nicht vor. In der Erhebung von Senckenberg, Endbericht aus dem Jahr 2002, heißt es über das Vorkommen des Schwarzspechtes im Untersuchungsgebiet Kelsterbacher Wald, dass drei Brutnachweise gelungen seien und dass Balzaktivitäten, die auf besetzte Reviere hinwiesen, in neun Teilbereichen festgestellt worden seien. Die Abgrenzung der einzelnen Reviere habe sich wegen der großen Aktivi-

tätsbereiche der Tiere als schwierig erwiesen, die Siedlungsdichte sei aber mit Sicherheit außergewöhnlich hoch (Regierungspräsidium Darmstadt, Anlage 5 zur Klageerwiderung des Beklagten unter Hinweis auf das Forschungsinstitut Senckenberg, Erfassung von Flora, Fauna und Biotoptypen im Umfeld des Flughafens Frankfurt am Main, Teil V Arten und Biotope, S. V-302). An anderer Stelle dieses Endberichts heißt es, der Schwarzspecht sei verbreitet und besiedele den Kelsterbacher Wald mit acht Revieren (davon sieben nördlich der A 3) in einer optimalen, weit überdurchschnittlichen Dichte (Regierungspräsidium Darmstadt, Anlage 5 zur Klageerwiderung des Beklagten unter Hinweis auf das Forschungsinstitut Senckenberg, a. a. O., Teil III Kelsterbach, S. III-54). Demgegenüber weist die Staatliche Vogelschutzwarte darauf hin, dass im Zuge der Ermittlung der "zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete" nach der EU-Vogelschutzrichtlinie, die in Zusammenarbeit mit den ornithologisch tätigen Fachverbänden HGON und NABU stattgefunden habe, bei der landesweiten Kartierung, bei der alle regelmäßigen Vorkommen im Zeitraum von 1997 bis 2002 berücksichtigt worden seien, für den Schwarzspecht im Kelsterbacher Wald ein Bestand von fünf Revieren zugrunde gelegt worden sei (Staatliche Vogelschutzwarte für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland, Stellungnahme vom 29. Oktober 2008, Anlage zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008, S. 3).

Diese Zahl deckt sich mit der vorläufigen Einschätzung von Reviergrößen in einem Schreiben des Senckenberginstituts an die Gutachter der Beigeladenen aus dem Jahr 2001, in dem es heißt, dass die in der Literatur angegebenen Reviergrößen von 250 bis 600 ha pro Brutpaar in sämtlichen Gebieten rund um den Flughafen zum Teil deutlich unterschritten würden und dass von außergewöhnlich hohen Siedlungsdichten von teilweise nur 100 bis 150 ha je Brutpaar auszugehen sei. Nach dieser Angabe von Reviergrößen ergäbe sich seitens des Senckenberginstituts auch die Zahl von vier bis fünf Brutpaaren im Kelsterbacher Wald. Schließlich weist die Ausweisungsbehörde noch auf ein von der Stadt Kelsterbach in Auftrag gegebenes Gutachten zur Erfassung der Vögel im Kelsterbacher Wald und im Bereich Klaraberg von Dr. Rausch, bio-plan, hin, in dem - unwidersprochen - zwei Schwarzspechtbrutpaare im Kelsterbacher Wald ermittelt worden sind.

Da im Artenstammblatt des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags für den Schwarzspecht aber unter 2.3 "Verbreitung im Untersuchungsraum/Eingriffsgebiet" ausgeführt ist (Gutach-

ten G 1 Teil VI, S. 296, Band 234 der Beiakten), dass sich im Kelsterbacher Wald insgesamt maximal zehn Brutreviere befinden, geht der Senat hier hypothetisch auch für die Frage der zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete im Sinne von Art. 4 Abs. 1 Satz 4 V-RL von einer Populationsdichte von acht bis zehn Brutpaaren aus. Auch unter der Annahme einer solchen Siedlungsdichte mit Reviergrößen von weniger als 60 ha je Brutpaar ist das Indiz, das die Nichtaufnahme des Kelsterbacher Waldes in die Liste der IBA für das Nichtbestehen einer zwingenden Meldenotwendigkeit darstellt, nicht widerlegt.

Die Bestimmung der zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete im Sinne der Vogelschutzrichtlinie erfolgt in Hessen auf der Grundlage des Hessischen Fachkonzepts. Dieses Fachkonzept konkretisiert anhand naturschutzfachlicher und ornithologischer Kriterien den der Behörde eingeräumten Beurteilungsspielraum. Entgegen der Auffassung des Antragstellers liegt auch kein Verstoß gegen das Fachkonzept und die aus diesem abzuleitende Einschätzungsprärogative vor.

Das hessische Fachkonzept, das von dem Regierungspräsidium Kassel und der Staatlichen Vogelschutzwarte für Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland gemeinsam erstellt worden ist, weist für die einzelnen Brutvogelarten des Anhangs I sowie die Zugvögel nach Art. 4 Abs. 2 V-RL neben dem Schutzstatus, dem Gefährdungsgrad und dem Bestand der Vogelart die fünf wichtigsten ("Top 5") sowie weitere wichtige Vogelschutzgebiete für diese Art in Hessen aus. Für den von Antragstellerseite in erster Linie aufgeführten Schwarzspecht wurden als Top 5-Gebiete die großflächigen Europäischen Vogelschutzgebiete Vogelsberg (80 bis 100 Brutpaare), Knüll (70 Brutpaare), Spessart bei Bad Orb (35 Brutpaare), Kellerwald (30 Brutpaare) und Hessisches Rothaargebirge (25 bis 30 Brutpaare) in den Mittelgebirgsregionen Hessens genannt, die allesamt größere Buchen-Altholzbestände und großflächig wichtige Nahrungsräume umfassen. Daneben kommt diese Art in bedeutenden Populationen in einer Reihe weiterer Europäischer Vogelschutzgebiete als maßgebliche Art vor. Für den Schwarzspecht ergibt sich, dass für das Gebiet Kelsterbacher Wald weder das Top 5-Kriterium (die fünf besten Gebiete in Hessen) noch das 10 %-Kriterium (Gebiete, in denen mehr als 10 % der Landespopulation auftreten) erfüllt sind. Allerdings ist dem Antragsteller zuzugeben, dass nach der Artenliste des Hessischen Fachkonzepts der Erfüllungsgrad bei dem Schwarzspecht mit 15 bis 20 % der hessischen Brutpopulation

angegeben ist. Die Berechnung von Erfüllungsgraden dient nach dem Fachkonzept dazu, die Tragfähigkeit der hessischen Meldekulisse für alle relevanten Vogelarten zu überprüfen. Die zu schützenden relevanten Vogelarten im Sinne der Vogelschutzrichtlinie sollen - so sieht es das Konzept (nur) für den Regelfall vor - mit mindestens 20 % ihrer hessischen Population in den Vogelschutzgebieten des Landes vertreten sein, stärker gefährdete oder seltenere Arten mit mindestens 60 %. Diese Prozentanteile bezeichnet das Konzept als Mindest-Erfüllungsgrade. Kann mit den beiden oben genannten Kriterien der Mindest-Erfüllungsgrad für eine Art nicht erreicht werden, sollen zusätzliche Gebiete für die jeweilige Art ausgewählt werden.

Obwohl sich aus der Angabe 15 bis 20 % ergibt, dass der angestrebte Mindest-Erfüllungsgrad für die Anhang I-Art Schwarzspecht nicht vollständig oder nur knapp erreicht wird, ist für den Senat aber dennoch nachvollziehbar, dass seitens der Vogelschutzware gleichwohl keine zwingende Notwendigkeit gesehen wird, weitere Gebiete für die Art zu melden. Es handelt sich nach fachlicher Einschätzung bei dem Schwarzspecht um eine häufige, nicht gefährdete und weit verbreitete Art, für die aufgrund des hohen Waldanteils in Hessen der festgestellte Erfüllungsgrad, auch unter Abweichung vom Regelfall, den das Fachkonzept im Auge hat, als ausreichend und akzeptabel betrachtet wird. Für den Senat ist auch ohne Weiteres nachvollziehbar, dass die Vogelschutzware und die ornithologisch tätigen Fachverbände die hessische Meldekulisse auch mit dem erreichten Erfüllungsgrad für den Schwarzspecht als tragfähig ansehen, da es sich um eine flächendeckend verbreitete Art handelt. Daran ändert sich auch nichts durch die Tatsache, dass der Schwarzspecht seit 2006 auf der Vorwarnliste zur Roten Liste der bestandsgefährdeten Vogelarten geführt wird. Entgegen der Auffassung des Antragstellers ergibt sich deshalb keine gesteigerte Notwendigkeit oder Verpflichtung zur Ausweisung weiterer EU-Vogelschutzgebiete. Weiter ist auch überzeugend, dass, sollte eine rechnerische Verbesserung des Erfüllungsgrads angestrebt werden, dafür zahlreiche andere, geeignetere Gebiete in Hessen in Betracht kämen. Der Kelsterbacher Wald erfüllt zwar - unterstellt man die neun Brutpaare und die Reviergröße von weniger als 60 ha - das Kriterium der besonderen Populationsdichte, worin sich eine sehr hohe Eignung der Waldhabitate widerspiegelt, flächenmäßig geeigneter wären aber demgegenüber großflächigere alte Buchenwaldbestände mit wichtigen Nahrungsräumen. Reviergröße und Revierdichte sind lediglich ein Gesichtspunkt, aber nicht

der allein ausschlaggebende. Als Nachteile schlagen demgegenüber für eine Art mit großem Flächenanspruch die geringe Größe des Gebiets, seine relative Isolierung und die Zerschneidung durch Verkehrswege und die damit insgesamt einhergehende geringe Entwicklungsperspektive zu Buche.

Auch die neueren Schätzungen zum landesweiten Brutpaarbestand von 2000 bis 3000 Brutpaaren (gegenüber 1500 bis 2000 zur Zeit der Erstellung des Fachkonzepts) lassen nicht die seitens des Antragstellers gezogene Schlussfolgerung zu, dass nun mit einem geringeren Erfüllungsgrad der hessischen Vogelschutzgebietskulisse zu rechnen sei. Wie die Staatliche Vogelschutzwarte überzeugend ausführt, sind die Populationen in den abgegrenzten Vogelschutzgebieten in der Regel unterschätzt worden. Bei jetzt höher geschätzten landesweiten Brutpaarbeständen ist auch von deutlich höheren Brutpopulationen in den EU-Vogelschutzgebieten auszugehen, so dass der Erfüllungsgrad mit großer Wahrscheinlichkeit zumindest auf gleichem Niveau bleibt, wegen des hohen Waldanteils der EU-Vogelschutzgebietskulisse sogar besser sein könnte als bisher angegeben (Staatliche Vogelschutzwarte, Stellungnahme vom 29. Oktober 2008, Anlage zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008, S. 4).

Auch bei Betrachtung der vom Antragsteller aufgelisteten zehn weiteren Vogelarten ergibt sich keine zwingende Notwendigkeit für eine Einbeziehung des Kelsterbacher Waldes in das bestehende Vogelschutzgebiet Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau. Für den Gartenrotschwanz sind in Hessen vor allem die Auengebiete längs des Rheins und die Streuobstgebiete gemeldet worden. Durch die Vogelschutzgebietskulisse wurde ein Erfüllungsgrad von deutlich über 20 % erreicht (Staatliche Vogelschutzwarte, Stellungnahme vom 29. September 2008, Anlage zum Schriftsatz des Beigeladenen vom 26. November 2008, S. 2). Die Arten Pirol und Baumpieper galten nach der damaligen Roten Liste nicht als gefährdet und wurden deshalb (nur) mit bedeutenden Populationen in einzelnen Gebieten als maßgebliche Art in den Standarddatenbogen aufgenommen. Obwohl der Baumpieper inzwischen als gefährdet gilt, geht die Fachbehörde von einem ausreichenden Erfüllungsgrad der Meldekulisse für die Art aus, da viele der Schwerpunktvoorkommen bereits in den EU-Vogelschutzgebieten Altneckarschlingen, hessisches Ried, Wälder der südlichen hessischen Oberrheinebene, Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-

20081223151516_Beschluss11_B_368_08_T

Walldorf und Groß-Gerau berücksichtigt sind (Staatliche Vogelschutzbehörde, a.a.O., S. 2). Die Arten Baumfalke und Wespenbussard sind in Hessen in der Fläche mit geringer Dichte verbreitet. Für eine Benennung von Top 5-Gebieten ist die Datenlage nach Aussage der Fachbehörde nicht gut genug. Wegen der räumlichen Ausdehnung vieler großer bis sehr großer EU-Vogelschutzgebiete mit entsprechender Habitatausstattung ist aber die Tragfähigkeit der bisher ausgewiesenen Schutzgebietskulisse gegeben. Es besteht demnach aufgrund des Vorkommens von einem bzw. zwei Brutpaaren dieser Arten keine zwingende Verpflichtung den Kelsterbacher Wald als Vogelschutzgebiet auszuweisen. Auch aufgrund des Schwarzmilanvorkommens von zwei Brutpaaren ergibt sich keine Meldeverpflichtung. Das Gleiche gilt für die Vorkommen des Grau- und des Mittelspechts, für die ebenfalls die Abgrenzung vom südlich gelegenen Vogelschutzgebiet Mönchbruch wegen der Verkehrsstrasse und des Flughafengeländes nachvollziehbar ist.

Für alle vom Antragsteller aufgezählten Vogelarten gilt, dass die Zahlen und Erkenntnisse nicht neu sind und zum Zeitpunkt der Abgrenzung der EU-Vogelschutzgebiete den Behörden und den beteiligten Naturschutzverbänden bekannt waren.

Der mit der Richtlinie erstrebte Schutz der wildlebenden Vogelarten wird durch die insgesamt in Hessen gemeldeten Vogelschutzgebiete und die Repräsentanz der geschützten Arten mit einiger Sicherheit bereits erreicht. Es kann danach voraussichtlich nicht beanstandet werden, dass die für die Meldung zuständige Behörde das Gebiet Kelsterbacher Wald nicht als zu den für die Erhaltung der in Anhang I der Vogelschutzrichtlinie aufgeführten Arten und der in Art. 4 Abs. V-RL erwähnten Zugvogelarten am geeignetsten gezählt hat (vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 13. März 2008 - 9 VR 9.07 -, juris; zum diesbezüglichen "Ermessensspielraum" EuGH, Urteil vom 23. März 2006 - C-209/04 -, Rdnr. 33).

1.2 Inhalt des § 34 Abs. 1 und 2 HENatG

Nach § 34 Abs. 1 HENatG sind Projekte - dazu zählt nach § 3 Nr. 8 HENatG der durch den angegriffenen Planfeststellungsbeschluss zugelassene Ausbau des Flughafens Frankfurt Main - vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura-2000-Gebiets zu prüfen. Ergibt die Verträglichkeitsprüfung, dass das

Projekt nach Maßgabe des Anhangs 1 der Richtlinie 2004/35/EG - Umwelthaftungs-RL - zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es unzulässig (§ 34 Abs. 2 HENatG), es sei denn, es liegen die Abweichungsvoraussetzungen des § 34 Abs. 3 HENatG vor. Mit dem Tatbestandsmerkmal der erheblichen Beeinträchtigung knüpft § 34 Abs. 2 HENatG an den Wortlaut des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL an. Danach sind Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des FFH-Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür notwendig sind, einer Prüfung auf ihre Verträglichkeit mit den für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen zu unterziehen, wenn sie das FFH-Gebiet einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten erheblich beeinträchtigen könnten. Das Gemeinschaftsrecht normiert damit die Prüfschwelle, die für eine Vorprüfung (sog. Screening) maßgeblich ist. Diese Vorprüfung, die der hessische Landesgesetzgeber in § 34 Abs. 1 Satz 1 HENatG (= § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG) anordnet, ist von der eigentlichen Verträglichkeitsprüfung zu unterscheiden (vgl. Schlussanträge der Generalanwältin Kokott zu C-127/02, Slg. 2004, I-7405, Nr. 80), die § 34 Abs. 2 HENatG regelt. Für Letztere bestimmt Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL, dass dem Plan oder Projekt nur auf der Grundlage der Feststellung zugestimmt werden darf, "dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird". Wenn der Landesgesetzgeber die Zulassungsschwelle unter Rückgriff auf die Prüfschwelle der Vorprüfung definiert, ist dies gemeinschaftsrechtlich nicht zu beanstanden. Bei zutreffender Auslegung ergibt sich aus den zitierten Unterschieden in der Formulierung von Satz 1 und Satz 2 des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL nämlich kein Gegensatz. Art. 6 Abs. 3 FFH-RL verknüpft die Vorprüfung mit der eigentlichen Verträglichkeitsprüfung dadurch, dass er jeweils auf die Verträglichkeit der Pläne oder Projekte mit den für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen abhebt. Pläne oder Projekte können im Sinne von Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL das Gebiet erheblich beeinträchtigen, "wenn sie drohen, die für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele zu gefährden" (so EuGH, Urteil vom 7. September 2004 - C-127/02 -, Slg. 2004, I-7405, Rdnr. 49). Die zuständigen Stellen dürfen "unter Berücksichtigung der Prüfung ... auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen" die Pläne oder Projekte nach Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL nur dann zulassen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt haben, dass diese sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirken (EuGH, Urteil vom 7. September 2004, a.a.O., Rdnr. 61, auch Rdnr. 59). Trägt das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung diese Feststellung

nicht, so drohen diese Pläne und Projekte weiterhin die für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungsziele zu gefährden und "steht dadurch fest, dass sie dieses Gebiet erheblich beeinträchtigen können" (EuGH, Urteil vom 7. September 2004, a.a.O., Rdnr. 48). Grundsätzlich ist somit jede Beeinträchtigung von Erhaltungszielen erheblich und muss als Beeinträchtigung des Gebiets als solches gewertet werden. Unerheblich dürften im Rahmen des Art. 6 Abs. 3 FFH-RL nur Beeinträchtigungen sein, die kein Erhaltungsziel nachteilig berühren (vgl. Schlussanträge der Generalanwältin Kokott zu Rs. C-127/02, Slg. 2004, I-7405, Nr. 85). Der abweichende Vorschlag der EG-Kommission, die Erheblichkeitsschwelle erst bei der "Vereitelung von Erhaltungszielen" oder der "Zerstörung essenzieller Gebietsbestandteile" anzusiedeln (a.a.O. Nr. 82), hat in der Rechtsprechung des Gerichtshofs keine Resonanz gefunden (vgl. zum Vorgesagten: BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 40).

Aus dem Vorstehenden folgt, dass die Maßstäbe, die bei der Vorprüfung nach Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL anzulegen sind, nicht identisch mit den Maßstäben sind, die für die eigentliche Verträglichkeitsprüfung gelten. Bei der Vorprüfung ist lediglich zu untersuchen, ob erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebietes ernstlich zu besorgen sind, wobei rein theoretische Besorgnisse unerheblich sind (BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, Rdnr. 60). Sind Beeinträchtigungen ernstlich zu besorgen, schließt sich die eigentliche Verträglichkeitsprüfung mit ihren Anforderungen an den diese Besorgnis ausräumenden naturschutzfachlichen Gegenbeweis an (vgl. dazu unten sowie BVerwG, Beschluss vom 16. November 2007 - 4 BN 46.07 -, NuR 2008, 115).

1.3 Vorprüfung

Die Planfeststellungsbehörde ist nach einer Vorprüfung zu dem Ergebnis gelangt, dass in Bezug auf sechs untersuchte FFH-Gebiete (Schwanheimer Düne, Galgenberg bei Diedenbergen, Weilbacher Kiesgruben, Sandtrockenrasen zwischen Mörfelden und Walldorf, Kammereckswiesen sowie Kirchnereckgraben von Langen und Wald bei Groß-Gerau) und zwei Vogelschutzgebiete (Streuobst-Trockenwiesen bei Nauheim und Königsstädten sowie Hessische Altneckarschlingen) eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele bereits aufgrund der Entfernung der Gebiete zum Vorhaben ausgeschlossen werden kann (PFB, S. 1328 -

1334). Insbesondere sei eine solche Beeinträchtigung der maßgeblichen Gebietsbestandteile durch Säure- oder Nährstoffeinträge sowie durch Lärmimmissionen nicht zu besorgen. Dem tritt der Antragsteller nicht entgegen.

1.4. Verträglichkeitsprüfung

Hinsichtlich der fünf FFH-Gebiete Kelsterbacher Wald, Schwanheimer Wald, Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf, Heidelandschaft westlich von Mörfelden-Walldorf mit angrenzenden Flächen sowie Mönchbruch von Mörfelden und Rüsselsheim und Gundwiesen von Mörfelden und der zwei Vogelschutzgebiete Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau sowie Untermainschleusen ist die Planfeststellungsbehörde davon ausgegangen, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Gebiete in ihren festgelegten Erhaltungszielen zu besorgen ist, und hat eine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt. Sie ist bei dieser Erheblichkeitsprüfung zu dem Ergebnis gelangt, dass durch das Vorhaben von den vorgenannten fünf FFH- und zwei Vogelschutzgebieten (lediglich) zwei FFH-Gebiete erheblich beeinträchtigt werden. Für den Kelsterbacher Wald sei eine erhebliche Beeinträchtigung in seinen für die Erhaltungsziele für die Lebensraumtypen 2310, 2330, 9110 und 9190 sowie die Arten Hirschkäfer, Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr maßgeblichen Bestandteilen zu prognostizieren (PFB, S. 1390 ff.). Das FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf werde in seinen für die Erhaltungsziele für den Lebensraumtyp 9190 sowie für die Arten Hirschkäfer, Bechsteinfledermaus und Großes Mausohr maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigt werden (PFB, S. 1473 ff.).

Nach Prüfung im Eilverfahren ist die von der Planfeststellungsbehörde durchgeführte Verträglichkeitsprüfung nicht zu beanstanden. Auf der Grundlage der vom Antragsteller erhobenen Rügen kann weder festgestellt werden, dass der Planfeststellungsbehörde bei der Bestandserfassung und -bewertung der vorhabensbedingt betroffenen maßgeblichen Gebietsbestandteile noch bei deren Bewertung ein Fehler unterlaufen ist. Auch die Erfassung und Bewertung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen ist nicht zu beanstanden.

1.4.1 Um die vorhabensbedingten Einwirkungen zutreffend auf ihre Erheblichkeit hin beurteilen zu können, hat die Verträglichkeitsprüfung in einem ersten Schritt eine sorgfältige Bestandserfassung und -bewertung der von dem Projekt betroffenen maßgeblichen Gebietsbestandteile zu leisten, auf deren Basis sodann die Einwirkungen zu ermitteln und naturschutzfachlich zu bewerten sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 68). Es kann nicht festgestellt werden, dass der Planfeststellungsbehörde bei diesem Verfahrensschritt ein maßgeblicher Fehler unterlaufen wäre.

1.4.1.1 Dieser Verfahrensschritt verlangt, dass das floristische und faunistische Inventar des betreffenden Schutzgebiets flächendeckend und umfassend ermittelt wird. Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung ist die Verträglichkeit des Projekts mit den Erhaltungszielen des Gebiets (§ 34 Abs. 1 Satz 1 HENatG). Dem hat der Prüfungsrahmen Rechnung zu tragen. Erfasst und bewertet werden müssen nur die für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteile. § 3 Satz 2 Nr. 3 HENatG definiert die Erhaltungsziele als Erhaltung und Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der Lebensraumtypen und Arten nach den Anhängen I und II der FFH-RL sowie der in Anhang I der V-RL und den in Art. 4 V-RL genannten Vogelarten sowie ihrer Lebensräume, für die das Gebiet bestimmt ist. Solange ein FFH-Gebiet noch nicht unter Festlegung des Schutzzwecks zu einem besonderen Schutzgebiet erklärt worden ist, sind die Erhaltungsziele durch Auswertung der zur Vorbereitung der Gebietsmeldung gefertigten Standarddatenbögen zu ermitteln, in denen die Merkmale des Gebiets beschrieben werden, die aus nationaler Sicht erhebliche ökologische Bedeutung für das Ziel der Erhaltung der natürlichen Lebensräume und Arten haben (BVerwG, Urteile vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 75, und 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 72). Maßgebliche - den Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung bildende - Gebietsbestandteile sind hiernach in der Regel die Lebensraumtypen des Anhangs I der Richtlinie, nach denen das Gebiet ausgewählt worden ist, einschließlich der "darin vorkommenden charakteristischen Arten" (vgl. Art. 1 Buchst. e FFH-RL) sowie die Arten des Anhangs II der Richtlinie, die für die Gebietsauswahl bestimmend waren. Lebensraumtypen und Arten, die im Standarddatenbogen nicht genannt sind, können dagegen kein Erhaltungsziel des Gebiets darstellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007, a.a.O., Rdnr. 77).

Die Erfassungs- und Bewertungsmethode der Verträglichkeitsprüfung ist nicht normativ festgelegt. Die Zulassungsbehörde ist also nicht auf ein bestimmtes Verfahren festgelegt. Auch hinsichtlich der Methodenwahl muss sie aber den für die Verträglichkeitsprüfung allgemein maßgeblichen Standard der "besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse" (vgl. BVerwG, Urteile vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 75, und 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 73) einhalten. Untersuchungsmethoden, die in der Fachwissenschaft als überholt gelten, sind demnach unzulässig. Umgekehrt bestehen keine Einwände gegen eine fachwissenschaftlich anerkannte Untersuchungsmethode, wenn mit einer anderen, ebenfalls anerkannten Methode nicht voll übereinstimmende Ergebnisse erzielt würden.

Bei der Erfassung von Lebensraumtypen besteht ein besonderes Problem darin, dass sie eine wertende Zuordnung erfordert, die Zuordnungskriterien aber nicht rechtlich definiert sind. Die Lebensraumtypen stellen vielmehr außerrechtliche Kategorien der Pflanzensoziologie dar, die - wie für Typen kennzeichnend - eine Bandbreite von Erscheinungsformen aufweisen. Verweist eine Rechtsnorm auf einen solchen Typ, ohne selbst eine weitergehende Inhaltsbestimmung zu treffen, so werden damit die herrschenden fachwissenschaftlichen Auffassungen über die typprägenden Merkmale für maßgeblich erklärt. Die Verträglichkeitsprüfung hat sich deshalb bei der Typzuordnung an den einschlägigen Konventionen und Standardwerken zu orientieren. Angesichts der Vielzahl von Arten, die in wechselnden Zusammensetzungen in einem Lebensraum bestimmten Typs vorkommen können, ist bei der konkreten Zuordnungsentscheidung mehr als Plausibilität und Stimmigkeit nicht erreichbar. Deshalb ist es unabweisbar, die gerichtliche Kontrolle insoweit zurückzunehmen und der Behörde eine fachliche Einschätzungsprärogative zuzuerkennen (so ausdrücklich BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 74).

Entsprechendes trifft für die Bestandsbewertung zu. Zwar bietet die Habitatrichtlinie Ansätze zur Gewinnung von Bewertungskriterien. Nicht nur die Gebietsauswahl, sondern auch die Verträglichkeitsprüfung hat sich an der in der 5. Begründungserwägung der Richtlinie zum Ausdruck kommenden Zielsetzung zu orientieren, einen günstigen Erhaltungszustand der natürlichen Lebensräume und der Arten von gemeinschaftlichem Interesse zu wahren oder wiederherzustellen. Was unter einem günstigen Erhaltungszustand zu verstehen ist,

ergibt sich für natürliche Lebensräume aus Art. 1 Buchst. e und für Arten aus Art. 1 Buchst. i FFH-RL. Bedeutsam für die Bewertung sind danach diejenigen Faktoren, von denen eine nachhaltige Bestandssicherung des Lebensraumtyps oder der Art abhängt. Zusätzliche Anhaltspunkte liefert Anhang III Phase 1 der FFH-Richtlinie. Darin werden als Kriterien zur Gebietsauswahl für Lebensraumtypen des Anhangs I u.a. der Repräsentativitätsgrad des in dem jeweiligen Gebiet vorkommenden Lebensraumtyps, die relative Flächengröße sowie Erhaltungsgrad und Wiederherstellungsmöglichkeit von Struktur und Funktionen des Lebensraumtyps, für Arten des Anhangs II u.a. Populationsgröße und -dichte sowie Erhaltungsgrad und Wiederherstellungsmöglichkeit der für die betreffende Art wichtigen Habitat-elemente genannt. Diese Kriterien sind auch für die Bewertung der maßgeblichen Gebietsbestandteile im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung anzuwenden. Angesichts der Vielzahl der Kriterien, ihrer relativen Offenheit und ihres Angewiesenseins auf die Ausfüllung durch außerrechtliche Bewertungen gilt für die Bestandsbewertung erst recht, dass in sie Einschätzungen einfließen, die einer gerichtlichen Kontrolle nur eingeschränkt zugänglich sind (so ausdrücklich BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 75).

Der Senat vermag aufgrund der im Eilverfahren allein möglichen und auch nur gebotenen summarischen Überprüfung der Sach- und Rechtslage nicht festzustellen, dass der Planfeststellungsbehörde bei der Bestandserfassung und -bewertung ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen sein könnte.

1.4.1.2 Die Bestandserfassung für das FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald ist nicht deshalb zu beanstanden, weil das Vorkommen eines prioritären Lebensraumtyps *6230 (Artenreiche montane Borstgrasrasen [und submontan auf dem europäischen Festland] auf Silikatböden), der nach Meinung des Antragstellers im Kelsterbacher Wald vorkommt, nicht berücksichtigt wurde. Insoweit lässt der Senat dahingestellt, ob montane oder submontane Borstgrasrasen im Sinne der Richtlinie überhaupt in Flachlandgebieten wie dem Kelsterbacher Wald vorkommen können.

Die Planfeststellungsbehörde führt aus, nach Prüfung der oberen und obersten Naturschutzbehörde liege ein Lebensraumtyp *6230 im Bereich des Betriebsgeländes des Umspannwerks Kelsterbach nicht vor. Die Gesamtbewertung aller vorliegenden Vegetations-

aufnahmen lasse keine Kontinuität in der Artenzusammensetzung erkennen, wie dies bei einem Borstgrasrasen typischerweise zu erwarten gewesen wäre. Von einer dauerhaften Etablierung des Lebensraumtyps *6230 könne deshalb nicht ausgegangen werden (PFB, S. 1336 f.).

Wie oben bereits ausgeführt, hat sich die Verträglichkeitsprüfung auf die für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungsziele zu beziehen. Dies hat zur Folge, dass nur diejenigen Gebietsbestandteile erfasst und bewertet werden müssen, die der Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der in einem FFH-Gebiet vorkommenden Lebensraumtypen nach dem Anhang I der FFH-RL dienen, für die das Gebiet bestimmt ist. Da zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses das FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald noch nicht unter Festlegung des Schutzzwecks zu einem besonderen Schutzgebiet erklärt worden war, sind die Erhaltungsziele, denen das Gebiet dient, dem Standarddatenbogen zu entnehmen, der der Gebietsmeldung zugrunde liegt. Auf Lebensraumtypen, die im Standarddatenbogen nicht genannt sind, hat sich die Verträglichkeitsprüfung nicht zu beziehen. Da der prioritäre Lebensraumtyp *6230 in dem maßgeblichen Standarddatenbogen für das FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald nicht aufgeführt wird (und im Übrigen auch nicht in der Anlage 3a der Natura-2000-VO als Erhaltungsziel für das FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald genannt ist), ist es nicht zu beanstanden, dass eine entsprechende Erfassung und Bewertung der insoweit maßgeblichen Gebietsbestandteile unterblieben ist. Allein die Existenz von Flächen dieses Lebensraumtyps im FFH-Gebiet macht diesen Lebensraumtyp nicht zum Schutzziel des FFH-Gebietes.

Ob sich die Verträglichkeitsprüfung auf den entsprechenden Gebietsbestandteil hätte erstrecken müssen, in welchem - wie vom Antragsteller behauptet - der prioritäre Lebensraumtyp *6230 vorkommt, wenn eine Verpflichtung bestanden hätte, den Kelsterbacher Wald zwingend auch zum Schutz dieses prioritären Lebensraumtyps zu melden, bedarf hier keiner Entscheidung. Denn es ist nicht ersichtlich, dass eine dahingehende Verpflichtung bestanden hat.

Ebenso wie bei der Identifizierung eines FFH-Gebietes besteht nach Auffassung des Senats auch bei der Bestimmung der Erhaltungsziele eines gemeldeten Gebiets ein gericht-

lich nur eingeschränkt überprüfbarer Entscheidungsspielraum (vgl. zur Identifizierung eines FFH-Gebiets: BVerwG, Urteile vom 27. Oktober 2000 - 4 A 18.99 -, BVerwGE 112, 140, und 9. Juni 2004 - 9 A 11.03 -, BVerwGE 121, 72; Urteil des Senats vom 17. Juni 2008 - 11 C 2706/07.T -, S. 99 ff.). Überprüfbar ist insoweit allein, ob die Festlegung eines bestimmten Lebensraumtyps als ein Erhaltungsziel des FFH-Gebietes aus fachfremden, etwa wirtschaftlichen Gesichtspunkten oder sonstigen Zweckmäßigkeitserwägungen unterblieben ist. Auch bei der Bestimmung eines Erhaltungsziels kommt es nämlich auf die Schutzwürdigkeit des konkreten Lebensraumtyps an, die maßgeblich bestimmt wird durch seinen Repräsentativitätsgrad, die von ihm eingenommene Fläche im Vergleich zur Gesamtfläche des betreffenden Lebensraumtyps im gesamten Hoheitsgebiet des Staates, seinen Erhaltungsgrad, seine Struktur und seine Funktionen und deren Wiederherstellungsmöglichkeit. Insoweit steht den Mitgliedstaaten auch bei der Bestimmung der Erhaltungsziele innerhalb eines gemeldeten Gebiets - entgegen der vom Antragsteller geäußerten Auffassung - ein ökologisch-fachlicher Beurteilungsspielraum zu (vgl. zur Gebietsauswahl: EuGH, Urteil vom 7. November 2000 - C-371/98 -, Slg. 2000 I - 9249 Rn. 14; BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2004 - 9 A 11.03 -, BVerwGE 121, 72). Allenfalls wenn aus fachlicher Sicht kein Zweifel daran besteht, dass sich die Unterschutzstellung eines bestimmten Lebensraumtyps innerhalb eines FFH-Gebietes aufdrängt, ist das Ziel, diesen Lebensraumtyp zu erhalten oder wiederherzustellen, bei der Verträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen.

Dass sich die Unterschutzstellung des Lebensraumtyps *6230 innerhalb des Kelsterbacher Waldes aus fachlicher Sicht unzweifelhaft hätte aufdrängen müssen - vorausgesetzt, ein derartiger Lebensraumtyp läge überhaupt vor -, behauptet der Antragsteller selbst nicht. Derartiges ergibt sich auch nicht aus den vorliegenden Bestandsaufnahmen und Kartierungen.

Eine im Jahre 2000 vom Forschungsinstitut Senckenberg durchgeführte Erfassung der Biotoptypen im Umfeld des Frankfurter Flughafens hat damals schon vorhandene Borstgrasrasenbestände kartiert, aber als „artenarme“ Bestände nicht dem Lebensraumtyp *6230 zugeordnet. Die FFH-Grunddatenerfassung im Jahre 2004 hat ergeben, dass Borstgrasrasenflächen meist (nur) kleinflächig an mehreren Stellen des Umspannwerks vorhanden waren (vgl. Dr. Goebel, Anlage 21 zur Klagebegründung vom 24. März 2008, S. 3). Die

FFH-Grunddatenerfassung im Jahre 2004 hat den dokumentierten Borstgrasrasen innerhalb des Umspannwerks zwar dem Lebensraumtyp *6230 zugeordnet. Gleichzeitig wird aber ausgeführt, dass der im August 2004 aufgenommene Bestand infolge häufiger Pflegemahd innerhalb des Umspannwerks relativ artenarm sei. Die intensive Pflege habe zu einer Artenverarmung geführt. Die Pflanzengesellschaft sei trotzdem an ihrer Artenkombination noch deutlich erkennbar. Im Hinblick auf die Einstufung der Borstgrasrasenbestände im Umspannwerk durch das Senckenberg-Institut als artenarme Bestände und somit nicht als Lebensraumtyp *6230, sei darauf hinzuweisen - so die Grunddatenerfassung -, dass die Vegetationsaufnahme im Mai 2000 in der Tat deutlich weniger Kennarten der Borstgrasrasen und dafür mehr Zeigearten der Sandrasen und Ruderalfluren ergeben habe, die auf eine lückigere Grasnarbe hingedeutet hätten. Insoweit sei die vom Senckenberg-Institut getroffene Entscheidung nachvollziehbar. Seit der Vegetationsaufnahme im Mai 2000 habe sich jedoch eine deutliche Veränderung ergeben, was vermutlich darauf zurückzuführen sei, dass während der Jahre 2003 und 2004 aufgrund der sommerlich sehr trockenen und warmen Witterung und des damit verbundenen geringeren Aufwuchses nicht so häufig gemäht worden sei (vgl. ecoplan, Grunddatenerfassung für das FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald, Oktober 2004, S. 20 f.; CD Band 682 der Beiakten). Eine im Jahre 2006 von der Gutachterin der Beigeladenen durchgeführte Bestandserfassung (BaaderBosch, Erfassung der Magerrasen- und Borstgrasrasen-bestände auf dem Gelände des Umspannwerks Kelsterbach; Band 679 der Beiakten, S. 685 ff.) hat ergeben, dass die Pflanzengesellschaft der Flügelginster-Borstgrasrasen im Bereich des Umspannwerks Kelsterbach nur schwach gekennzeichnet sei, wobei es sich um mehr oder weniger starke Durchmischungen mit Kennarten von Sandmagerrasen und Arten anderer pflanzensoziologischer Einheiten wie Wirtschaftsgrünland und Ruderalgesellschaften gehandelt habe. Insgesamt hätten die Vorkommen nicht als reich an gesellschaftstypischen Arten bezeichnet werden können; im Ergebnis habe die Bestandserfassung nur punktuelle Vorkommen artenreicher Borstgrasrasen, aber keine flächenhafte Verbreitung ergeben (vgl. BaaderBosch, Anlage 5 zur Klageerwiderung des Beigeladenen vom 26. Juni 2008). Auch anlässlich einer Ortsbegehung vom 12. Juli 2007 hat ein Mitarbeiter des Bundesamtes für Naturschutz die Feststellung getroffen, dass auf den Freiflächen des Kelsterbacher Umspannwerks die Lebensraumtypen 2310 und 2330 zusammen mit einem Borstgrasrasen des Verbandes *Violion caninae* vorkomme. Die Flächen des Borstgrasrasens seien zum Zeitpunkt

der Besichtigung kurzrasig gewesen und die letzte Mahd sei noch nicht entfernt gewesen. Durch die häufige Mahd dominierten im Borstgrasrasen Borstgras, Schmalblättrige Schafschwingel und Rotes Straußgras. Oft herrschten reine Borstgrasbestände vor. Artenreichere Bestände mit typischen Kennarten der Borstgrasrasen des Tieflandes seien nur punktuell aufgetreten. Ein Teil der in der Grunddatenerhebung erfassten artenreichen Bestände habe nicht mehr beurteilt werden können, da sie durch betriebsbedingte Arbeiten zerstört gewesen seien. Insgesamt gesehen sei der vorgefundene Borstgrasrasen auf der weitaus überwiegenden Fläche als artenarm einzustufen und werde daher nicht als prioritärer Lebensraumtyp *6230 eingestuft (vgl. Bericht des BfN an das BMU vom 24. Juli 2007, Band 539 der Beiakten, S. 21 ff.).

Nach den vorliegenden gutachterlichen Feststellungen kann allenfalls von einem kleinflächigen Vorkommen des artenreichen Borstgrasrasens ausgegangen werden. Angesichts der Tatsache, dass dieses Vorkommen von zwei Gutachtern nicht als prioritärer Lebensraumtyp *6230 eingestuft wurde, kann keine Rede davon sein, dass sich die Erhaltung des entsprechenden Bestandes als ein Ziel der Meldung des FFH-Gebietes Kelsterbacher Wald hätte aufdrängen müssen. Durch die Nichtbenennung des Ziels, den Lebensraumtyp *6230 zu erhalten, hat das Land Hessen den ihm eingeräumten fachbehördlichen Beurteilungsspielraum nicht überschritten.

Dem ist letztlich auch die Europäische Kommission gefolgt. Denn nach der Entscheidung vom 13. November 2007 (ABl. L 12 S. 383 vom 15. Januar 2008) zur Verabschiedung der Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinental biogeografischen Region ist der Kelsterbacher Wald (DE5917-303) in der Spalte „C“ nicht als ein Gebiet gekennzeichnet, in welchem ein prioritärer natürlicher Lebensraum und/oder eine prioritäre Art vorhanden sind.

Auch die von dem Antragsteller vorgelegten Gutachten des Sachverständigen Dr. Goebel vom 28. März 2008 (Anlage 21 zur Klagebegründung vom 24. März 2008) und 7. August 2008 (Anlage 30 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 13. Oktober 2008) zeigen eine Überschreitung des dem Antragsgegner bei der Bestimmung der Erhaltungsziele zustehenden Beurteilungsspielraums nicht auf. Insoweit kann dahingestellt bleiben, ob Dr. Goe-

bel nur deshalb von einem schutzwürdigen Bestand ausgehen konnte, weil er den Kreis der sog. gesellschaftstypischen Arten in unzulässiger Weise erweitert hat (so Baader-Bosch, Anlage 3 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 18). Jedenfalls kann aufgrund der vorliegenden unterschiedlichen gutachterlichen Einschätzungen des Artenreichtums der Borstgrasrasenflächen und der offenbar unstreitigen Kleinflächigkeit der Bestände nicht davon ausgegangen werden, dass sich deren Unterschutzstellung hätte aufdrängen müssen. Dabei ist dem Antragsteller zwar zuzugestehen, dass es eine Mindestgröße für die Schutzwürdigkeit von Borstgrasrasenbeständen nicht gibt. Die Flächigkeit und die Struktur eines Lebensraumtyps stellen jedoch Kriterien dar, die bei dessen Beurteilung als schutzwürdig von Bedeutung sind.

Soweit der sachverständige Beistand des Antragstellers die Feststellungen des Mitarbeiters des Bundesamtes für Naturschutz, die vorgefundenen Bestände seien nicht artenreich gewesen, mit den Worten kritisiert, diese Feststellung hätte unmittelbar nach der Mahd der entsprechenden Flächen nicht getroffen werden können, vermag dies nicht zu überzeugen. Das Bundesamt für Naturschutz weist in einer Stellungnahme vom 20. Juni 2008 (Anlage 13 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren) darauf hin, dass die Mahd zum Zeitpunkt der Blüte des Borstgrasrasens durchgeführt worden war und das Mahdgut zum Zeitpunkt der Begehung noch an Ort und Stelle lag. Eine Identifizierung der Gräser und Kräuter war danach ohne Schwierigkeiten möglich. Hierzu war der Mitarbeiter des Bundesamts für Naturschutz, der an der Begehung teilnahm - Herr Dr. Schröder -, auch in besonderer Weise qualifiziert, da er über Heiden und Borstgrasrasen im nordwestdeutschen Tiefland promoviert hat und ihm aus diesem Grund Borstgrasrasen in allen Nutzungsformen vertraut waren. Auch Dr. Goebel stellt die Fachkompetenz des Mitarbeiters des Bundesamts für Naturschutz nicht in Frage und konstatiert im Übrigen, dass der im Zuge der Grunddatenerhebung 2004 aufgenommene Bestand des Borstgrasrasens „vergleichsweise“ artenarm gewesen sei. Ob aus „fachlichen zwingenden Gründen“ die Existenz von Borstgrasrasenflächen im Kelsterbacher Wald anzunehmen ist, kann unentschieden bleiben, weil jedenfalls nichts dafür spricht, dass diese Flächen auch zum Schutzziel des FFH-Gebietes hätten erklärt werden müssen.

Ungeachtet des Vorgesagten weist der Senat darauf hin, dass entsprechend der bereits eingangs dargestellten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 74 f.) die Erfassung von Lebensraumtypen eine wertende Zuordnung erfordert, die Zuordnungskriterien aber nicht normativ festgelegt sind. Abzustellen ist vielmehr auf außerrechtliche Kategorien der Pflanzensoziologie, die eine Bandbreite von Erscheinungsformen aufweisen. Soweit die FFH-Richtlinie auf einen bestimmten Lebensraumtyp verweist, werden, soweit keine weitergehende Definition eines Lebensraumtyps erfolgt, die herrschenden fachwissenschaftlichen Auffassungen über die typprägenden Merkmale des Lebensraumtyps für maßgeblich erklärt. Die Zuordnung eines Lebensraums zu einem Lebensraumtypen hat sich damit an den einschlägigen Konventionen und Standardwerken zu orientieren. Angesichts der Vielzahl von Arten, die in wechselnden Zusammensetzungen in einem Lebensraum bestimmten Typs vorkommen können, ist bei der konkreten Zuordnungsentscheidung mehr als Plausibilität und Stimmigkeit nicht erreichbar. Dies bedingt die Notwendigkeit, der Behörde bei Zuordnungsentscheidungen eine fachliche Einschätzungsprärogative zuzugestehen und die gerichtliche Kontrolle entsprechend zurückzunehmen. Dass der Antragsgegner bei seiner Entscheidung, die Rasenflächen des Umspannwerks im Kelsterbacher Wald nicht dem Lebensraumtyp *6230 zuzuordnen, den ihm zukommenden Entscheidungsspielraum überschritten haben könnte, ist angesichts der vorliegenden fachlichen Stellungnahmen ebenfalls nicht ersichtlich.

1.4.1.3 Aus dem Vorbringen des Antragstellers ergeben sich auch keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür, dass die Erfassung und Bewertung der Bestände der charakteristischen Arten der im Standarddatenbogen für den Kelsterbacher Wald genannten Lebensraumtypen fehlerhaft erfolgt ist.

Charakteristische Arten eines Lebensraumtyps sind unter dem Blickwinkel der Erhaltungsziele und damit für die Verträglichkeitsprüfung bedeutsam. Nach Art. 1 Buchst. e Spiegelstrich 3 FFH-RL ist der Erhaltungszustand eines natürlichen Lebensraums definiert als die Gesamtheit der Einwirkungen, die den betreffenden Lebensraum und die darin vorkommenden charakteristischen Arten beeinflussen und sich auf das Überleben seiner charakteristischen Arten im Schutzgebiet auswirken können. Deshalb können die charakteristi-

schen Arten auch den Umfang der gebotenen Bestandserfassung und -bewertung beeinflussen. Als charakteristische Arten kommen nicht nur die im Standarddatenbogen als solche angesprochenen Arten in Betracht. Die FFH-Richtlinie stellt mit dem entsprechenden Begriff vielmehr auf den fachwissenschaftlichen Meinungsstand darüber ab, welche Arten für einen Lebensraumtyp prägend sind. Deswegen hat die Bestandserfassung und -bewertung grundsätzlich die nach dem Stand der Fachwissenschaft charakteristischen Arten eines Lebensraumtyps einzubeziehen, selbst wenn diese im Standarddatenbogen nicht gesondert als Erhaltungsziele benannt sind (so BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 79). Bei der Auswahl der für einen Lebensraumtyp charakteristischen Arten verfügt die Behörde über einen sachlichen Beurteilungsspielraum. Dieser Beurteilungsspielraum ist nur dann überschritten, wenn solche Arten nicht einbezogen wurden, über deren Berücksichtigungsfähigkeit ein weitgehender fachwissenschaftlicher Konsens besteht (so BVerwG, Urteil vom 12. März 2008, a.a.O., Rdnr. 80).

Die Planfeststellungsbehörde hat ausweislich der Ausführungen auf Seite 1307 des Planfeststellungsbeschlusses charakteristische Arten der Lebensraumtypen im Sinne des Art. 1 Buchst. e FFH-RL bei der Untersuchung berücksichtigt, ob eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes in seinen Erhaltungszielen zu befürchten ist. Soweit dort ausgeführt wird, die charakteristischen Arten würden „ergänzend verwendet“, kann daraus nicht der Schluss gezogen werden, die Erhaltung der charakteristischen Arten würde nicht als eigenständiges Schutzziel angesehen. Wie sich aus dem einleitenden Satz des 2. Absatzes auf Blatt 1308 des Planfeststellungsbeschlusses ergibt, werden die charakteristischen Arten vielmehr als maßgebliche Gebietsbestandteile angesehen.

Soweit der Antragsteller die Auswahl der charakteristischen Arten als zu gering einschätzt, kann dies seinem Begehren nicht zum Erfolg verhelfen. Die für die Lebensraumtypen, die im Standarddatenbogen aufgeführt sind, charakteristischen Arten wurden von der oberen Naturschutzbehörde im Zusammenwirken mit dem von der Beigeladenen beauftragten Planungsbüro (Baader-Bosch) festgelegt. Bei der Auswahl der charakteristischen Arten hat sich die obere Naturschutzbehörde an den Ergebnissen der vorliegenden Grunddatenerfassung orientiert. Es wurde versucht, abhebend auf die dort genannten Zielarten für die jeweiligen Lebensraumtypen unter Berücksichtigung der im Leitfaden zur FFH-

Verträglichkeitsprüfung und Ausnahmeprüfung von Bundesfernstraßen (Stand: Januar 2004) eine sinnvolle und nicht zu große Zahl von charakteristischen Arten für den jeweiligen Lebensraumtyp zu bestimmen (vgl. dazu Vermerk des RP Darmstadt, Dezernat V 53.2, vom 29. Juli 2004; Band 678 der Beiakten, S. 29 ff). In Bezug auf den im Kelsterbacher Wald vorhandenen Lebensraumtyp 2330 erfolgte eine spätere Ergänzung (vgl. Vermerk des RP Darmstadt, Dezernat V 53.2, vom 29. Oktober 2004; Band 678 der Beiakten, S. 37 f.). Die Auswahl der charakteristischen Arten wurde durch die obere Naturschutzbehörde gegenüber dem Planungsbüro der Beigeladenen nochmals mit Schreiben vom 9. November 2006 bestätigt (Band 679 der Beiakten, S. 674). Die benannten charakteristischen Arten wurden sodann bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung für den Kelsterbacher Wald berücksichtigt (vgl. Gutachten G2 Teil II., Blatt 17, 42 ff.; Band 640).

Dass die Planfeststellungsbehörde bei der Auswahl der charakteristischen Arten der im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald geschützten Lebensraumtypen den ihr zustehenden fachlichen Beurteilungsspielraum überschritten hat, kann den Darlegungen des Antragstellers nicht entnommen werde. Der alleinige Hinweis darauf, das „BfN-Handbuch“ (Ssymank u.a., Das europäische Schutzgebietssystem NATURA-2000 - BfN-Handbuch zur Umsetzung der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie, 1998) gehe für die hier zu prüfenden Gebiete und die darin vorkommenden Lebensraumtypen „von einer erheblich größeren Zahl charakteristischer Arten“ aus, vermag einen substanziierten Vortrag dazu, welche charakteristischen Arten vorliegend ausgefallen sein sollen, nicht zu ersetzen.

1.4.1.4 Es ist ferner nicht ersichtlich, dass die Planfeststellungsbehörde den Bestand der Bechsteinfledermaus im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald mit 6 bis 10 Individuen zu niedrig erfasst und die vorhandenen Habitatflächen der Bechsteinfledermaus und der Fledermausart Großes Mausohr dadurch fehlerhaft bestimmt hat, dass Waldbestände, die jünger als 80 Jahre sind, fälschlicherweise einbezogen und dadurch die nach der Realisierung des Vorhabens noch verbleibende Habitatfläche überschätzt worden ist.

Der Planfeststellungsbeschluss geht davon aus, dass 6-10 Individuen der Bechsteinfledermaus im Kelsterbacher Wald leben (PFB, S. 1380 f.). Der Kelsterbacher Wald sei kein Paarungsgebiet; ein Hinweis auf Wochenstuben und Winterquartiere sei nicht vorhanden.

Das Gebiet diene als Jagd- und Sommerquartiergebiet. Der Gesamtbestand der Habitats betrage 231,77 ha. Der Anteil der als hoch bis sehr hoch einzustufenden Habitats liege bei 154,4 ha, der Anteil der mittelwertigen Habitats bei 72,37 ha. Als sehr hochwertig seien Laub- und Mischwälder von über 80 Jahren mit der Hauptbaumart Eiche einzustufen. Hochwertig seien über 80 Jahre alte Laub- und Mischwaldbestände ohne die Hauptbaumart Eiche. Auch die 40 bis 80 Jahre alten Laub- und Mischwaldbeständen mit der Hauptbaumart Eiche seien, bezogen auf die Jagdfunktion, als hochwertiges Habitat einzustufen, da sie zumeist über ein gutes Nahrungsangebot verfügten. Eine mittlere Habitatwertigkeit besäßen neben den über 80 Jahre alten Nadelwäldern und Laub- und Mischwäldern aus nicht heimischen Arten auch die 40 bis 80 jährigen Laub- und Mischwaldbestände ohne die Hauptbaumart Eiche sowie Laub- und Mischwäldern aus nicht heimischen Arten, sofern die Hauptbaumart Eiche vorhanden sei. Auch in diesen Habitats trete die Quartierfunktion gegenüber der Jagdfunktion aufgrund der geringen Dichte an Baumhöhlen zurück (PFB, S. 1381 f.). Hinsichtlich der Fledermausart Großes Mausohr führt die Planfeststellungsbehörde aus, diese Art nutze den Kelsterbacher Wald ebenso wie die übrigen Waldbereiche im Flughafenumfeld regelmäßig zur Jagd; Quartiernachweise lägen nicht vor. Ältere Buchenwälder stellten die typischen Jagdhabitats des Großen Mausohrs dar. Daher seien Laub- und Mischwälder mit einem Alter von über 80 Jahren, aber auch Laub- und Mischwälder von 40 bis 80 Jahren mit der Hauptbaumart Buche als hoch- bis sehr hochwertige Jagdgebiete definiert. Von mittlerer Bedeutung als Jagdgebiet seien die über 80-jährigen Nadelwälder und Laub- und Mischwälder nicht heimischer Arten von über 80 Jahren, sofern in ihnen die Buche als Nebenbaumart vertreten sei. Danach umfassten die hoch bis sehr hoch eingestufenen Habitats des Großen Mausohrs im Kelsterbacher Wald 161,88 ha und die mittelwertigen Habitats 64,08 ha (PFB, S. 1386 f.).

Die von der Planfeststellungsbehörde angenommene Bestandsgröße der Bechsteinfledermaus mit 6 bis 10 Individuen ist auf die Fortschreibung des Standarddatenbogens vom 31. Januar 2007 zurückzuführen, die anlässlich der „Spezialuntersuchung zum Status der Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*) in den FFH-Gebieten ‚Kelsterbacher Wald‘ und ‚Mark- und Gundwald‘“ von Simon und Widdig aus dem Dezember 2006 (Band 679 der Beiakten, S. 696) vorgenommen wurde. In dieser Untersuchung weisen die Gutachter darauf hin, dass im Jahre 2001 mittels Netzfang der Nachweis von 4 Männchen erbracht wur-

de. Die Auswertung von Lautaufnahmen hat im Jahre 2003 ergeben, dass 17 Exemplare vorhanden sind. Während nachfolgender intensiver Untersuchungen mittels Netzfängen konnte sodann in den Jahren 2004 und 2005 wiederum lediglich ein stetiges Männervorkommen in einer Größenordnung von 4 Männchen nachgewiesen werden (vgl. dazu auch Dietz und Simon, Fledermauskundliche Erfassung im FFH-Gebiet 5917-303 „Kelsterbacher Wald“ unter besonderer Berücksichtigung der Populationsgröße und Raumnutzung der Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*), 2005, S. 11 ff.; CD Band 682 der Beiakte). Hinweise auf eine Wochenstube sind ebenfalls nicht ermittelt worden (Simon und Widdig, a.a.O., 9 f.). Durch die von den Gutachtern selbst am 5. September 2006 durchgeführten Netzfänge konnte lediglich ein adultes Weibchen nachgewiesen werden, das alleine in einer Baumhöhle übertagte. Adulte Männchen wurden zu dieser Zeit nicht festgestellt. Da bei vorangegangenen Untersuchungen der Nachweis von Männchenvorkommen ausschließlich während der Sommermonate erbracht werden konnte, ist somit davon auszugehen, dass im Kelsterbacher Wald auch kein Winterquartier existiert (Simon und Widdig, a.a.O., S. 24 f.).

Es bestehen keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass die vorgenannte sachverständige Bewertung der Bestandsgröße der Bechsteinfledermaus im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald fehlerhaft sein könnte. Die offenbar ausschließlich auf die Auswertung von Rufnachweisen aus dem Jahr 2003 gestützte Annahme des Antragstellers, es seien mehr als 17 Individuen der Bechsteinfledermaus vorhanden, ist nicht geeignet, die auf konkrete Fangergebnisse gestützte Annahme der Planfeststellungsbehörde hinlänglich in Zweifel zu ziehen. Daran vermag auch der Umstand nichts zu ändern, dass in dem Standarddatenbogen gem. Datenbank der deutschen Gebietsmeldung vom Dezember 2005 der Bestand - aufgrund der Rufnachweise (ecoplan, Grunddatenerfassung für das FFH-Gebiet Nr. 5917-303 „Kelsterbacher Wald“, Oktober 2004; CD Band 682 der Beiakten) - mit mehr als 17 Individuen angegeben worden ist.

Das Vorbringen des Antragstellers rechtfertigt auch keine Zweifel an der Richtigkeit der Bestimmung der Größe und der Qualität der Habitatflächen der Bechsteinfledermaus und des Großen Mausohrs. Die Kritik, die Waldbestände, die jünger als 80 Jahre seien, hätten nicht einbezogen werden dürfen, ist nach dem Erkenntnisstand des Senats unberechtigt.

Die Einbeziehung der entsprechenden Waldbestände ist aufgrund ihrer Jagdfunktion für die genannten Fledermausarten angezeigt. Dies ergibt sich aus den fachlichen Stellungnahmen der oberen Naturschutzbehörde vom 25. Juni 2008 (S. 2 f.; Anlage B 5 zur Klageerwiderung des Antragsgegners vom 30. Juni 2008) sowie von Baader-Bosch vom 18. Juni 2008 (S. 9; Anlage 3 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008). Diesen Stellungnahmen ist der Antragsteller nicht substantiiert entgegengetreten.

1.4.1.5 Auch in Bezug auf die Bewertung des Hirschkäferbestandes im Kelsterbacher Wald ist nicht erkennbar, dass die Planfeststellungsbehörde den ihr zustehenden fachlichen Einschätzungsspielraum überschritten hat. Insbesondere ist unter fachwissenschaftlichen Gesichtspunkten nicht zu beanstanden, dass einzelne Flächen als hochwertige Habitate bewertet werden, obwohl auf diesen Flächen nur relativ wenige Exemplare vorgefunden wurden. Denn in die Bewertung der Eignung der Habitatflächen geht nicht nur der jeweilige Besatz der Flächen mit Individuen ein. Eine Bestimmung der Wertigkeit allein nach dem aktuellen Vorkommen von Hirschkäfern wäre fehlerhaft, weil zufällig nicht besetzte Flächen, die eine potenzielle Wertigkeit besitzen, unberücksichtigt blieben. Gerade bei Insektenpopulationen, die starken Schwankungen unterliegen, sind die aktuellen Vorkommen neben Standortvoraussetzungen und Habitatrequisiten nur ein Parameter zur Beurteilung der Habitateignung. Es entspricht dem wissenschaftlichen Standard, neben dem aktuellen Besatz auch die potenzielle Eignung in die Bewertung der Habitatqualität einzubeziehen (vgl. Baader-Bosch, Anlage 3 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008).

1.4.2 Auch die im Anschluss an die Bestandserfassung und -bewertung erfolgte Erfassung und Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Lebensraumtypen und Arten, die in den Natura-2000-Gebieten geschützt sind, begegnet keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken.

1.4.2.1 Ob ein Projekt das betreffende Schutzgebiet in seinen für die Erhaltungsziele bedeutsamen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen kann, ist anhand seiner Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der ordnungsgemäß erfassten und bewerteten Gebietsbestandteile zu beurteilen. Maßgebliches Beurteilungskriterium für die Prüfung der Verträglichkeit ist der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensraumtypen und Arten im Sinne

der Legaldefinition des Art. 1 Buchst. e und i FFH-RL; ein günstiger Erhaltungszustand muss trotz Durchführung des Vorhabens stabil bleiben (BVerwG, Urteile vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 43, und 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 94). Das gemeinschaftsrechtliche Vorsorgeprinzip (Art. 174 Abs. 2 Satz 2 EGV), das in Art. 6 Abs. 3 FFH-RL seinen Niederschlag gefunden hat, verlangt allerdings nicht, die Verträglichkeitsprüfung auf ein "Nullrisiko" auszurichten. Ein Projekt ist vielmehr dann zulässig, wenn nach Abschluss der Verträglichkeitsprüfung kein vernünftiger Zweifel verbleibt, dass erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden (BVerwG, Urteile vom 17. Januar 2007, a.a.O., Rdnr. 60, und 12. März 2008, a.a.O., Rdnr. 94). Um zu einer verlässlichen Beurteilung zu gelangen, muss die Verträglichkeitsprüfung die "besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse" berücksichtigen und setzt somit die "Ausschöpfung aller wissenschaftlichen Mittel und Quellen" voraus (BVerwG, Urteile vom 17. Januar 2007, a.a.O., Rdnr. 62, und 12. März 2008, a.a.O., Rdnr. 94). Unsicherheiten über Wirkungszusammenhänge, die sich auch bei Ausschöpfung dieser Erkenntnismittel derzeit nicht ausräumen lassen, müssen freilich kein unüberwindbares Zulassungshindernis darstellen. Insoweit ist es zulässig, mit Prognosewahrscheinlichkeiten und Schätzungen zu arbeiten, die kenntlich gemacht und begründet werden müssen (BVerwG, Urteile vom 17. Januar 2007, a.a.O., Rdnr. 64 und 12. März 2008, a.a.O., Rdnr. 94). Zugunsten des Projekts dürfen bei der Verträglichkeitsprüfung die vom Vorhabenträger geplanten oder im Rahmen der Planfeststellung behördlich angeordneten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, sofern sie sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen verhindert werden (BVerwG, Urteile vom 17. Januar 2007, a.a.O., Rdnr. 53, und 12. März 2008, a.a.O., Rdnr. 94).

Beim günstigen Erhaltungszustand einer vom Erhaltungsziel des FFH-Gebietes umfassten Tier- oder Pflanzenart geht es um ihr Verbreitungsgebiet und ihre Populationsgröße; in beiden Bereichen soll langfristig gesehen eine Qualitätseinbuße vermieden werden. Vorhabensbedingte Stressfaktoren dürfen die artspezifische Populationsdynamik keinesfalls so weit stören, dass die Art nicht mehr "ein lebensfähiges Element des natürlichen Lebensraumes, dem sie angehört, bildet und langfristig weiterhin bilden wird" (1. Anstrich in Satz 2 von Art. 1 Buchst. i FFH-RL). Die damit beschriebene Reaktions- und Belastungsschwelle kann unter Berücksichtigung der konkreten Gegebenheiten des Einzelfalls gewisse Einwirkungen zulassen. Diese berühren das Erhaltungsziel nicht nachteilig, wenn es etwa um

den Schutz von Tierarten geht, die sich nachweisbar von den in Rede stehenden Stressfaktoren nicht stören lassen. Bei einer entsprechenden Standortdynamik der betroffenen Tierart führt nicht jeder Verlust eines lokalen Vorkommens oder Reviers zwangsläufig zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustands (vgl. BVerwG, Urteile vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 45, und 16. März 2006 -, 4 A 1075.04 -, juris, Rdnr. 571 ff.). Selbst eine Rückentwicklung der Population mag nicht als Überschreitung der Reaktions- und Belastungsschwelle zu werten sein, solange sicher davon ausgegangen werden kann, dass dies eine kurzzeitige Episode bleiben wird.

Soweit als weiteres Ziel genannt wird, dass das "natürliche Verbreitungsgebiet dieser Art weder abnimmt noch in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird" (2. Anstrich in Satz 2 von Art. 1 Buchst. i FFH-RL), ist auch nicht jeder Flächenverlust, den ein FFH-Gebiet erleidet, notwendig mit einer Abnahme des Verbreitungsgebiets gleichzusetzen, weil der Gebietsschutz insoweit ein dynamisches Konzept verfolgt. So ist es denkbar, dass die betroffene Art mit einer Standortdynamik ausgestattet ist, die es ihr unter den gegebenen Umständen gestattet, Flächenverluste selbst auszugleichen (BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007, a.a.O., Rdnr. 45; zum Verlust einzelner Brut-, Nahrungs- oder Rückzugsgebiete bei Vögeln: Urteile vom 1. April 2004 - 4 C 2.03 -, BVerwGE 120, 276, 292, und 21. Juni 2006 - 9 A 28.05 -, BVerwGE 126, 166, 178 f.). Wenn auch der Erhaltung vorhandener Lebensräume regelmäßig Vorrang vor ihrer Verlagerung zukommt (vgl. Urteil vom 21. Juni 2006, a.a.O., S. 175. 175), kann in diesem Fall im Wege der Kompensation durch die Schaffung geeigneter Ausweichhabitate der günstige Erhaltungszustand der betroffenen Art gewährleistet werden (vgl. BVerwG, Urteile vom 17. Januar 2007, a.a.O., Rdnr. 45, und 16. März 2006, a.a.O., Rdnr. 573).

Auch bei Lebensraumtypen sind Reaktions- und Belastungsschwellen zu ermitteln. Bei Lebensraumtypen handelt es sich um biogeografische Systeme, die durch vielfältige Vernetzungen und entsprechend komplexe Wechselwirkungen gekennzeichnet sind. Trotz der daraus resultierenden Unsicherheiten werden aus der Definition des günstigen Erhaltungszustands eines natürlichen Lebensraums (Art. 1 Buchst. e FFH-RL) derartige Reaktions- und Belastungsschwellen herzuleiten sein. Die dort aufgezählten Parameter (z.B. charakteristische Arten, für den Fortbestand notwendige Strukturelemente und spezifische Funktio-

nen) sind der ökologischen Systemtheorie entnommen, die Lebensraumtypen in gewissen Grenzen ebenfalls eine Elastizität und Belastbarkeit zuschreibt. Wie eine Art kann auch ein natürlicher Lebensraum trotz einer vorübergehenden Störung zumindest dann stabil bleiben, wenn nach kurzer Frist eine Regeneration einsetzt. Zu beachten ist dabei, dass der Erhaltungszustand eines Lebensraums nur dann als günstig einzustufen ist, wenn zugleich der Erhaltungszustand der für ihn charakteristischen Arten nach Art. 1 Buchst. i FFH-RL günstig ist (3. Anstrich in Unterabs. 2 von Art. 1 Buchst. e FFH-RL). Wie auch § 3 Satz 1 HENatG i. V. m. § 10 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG besagt, sind die Lebensraumtypen somit auch als Lebensstätten und Lebensräume wildlebender Tiere und Pflanzen geschützt (so BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007, a.a.O., Rdnr. 48).

1.4.2.2 In Bezug auf vorhabensbedingte Lärmbeeinträchtigungen der Natura-2000-Gebiete führt die Planfeststellungsbehörde aus, es sei eine an einem strengen Maßstab orientierte Prüfung der Lärmauswirkungen auf die Avifauna geboten. Die Aussagen zur Lärmempfindlichkeit bezögen sich insbesondere auf die Zwischenergebnisse eines Forschungs- und Entwicklungsvorhabens (FuE-Vorhaben) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Thema „Vögel und Verkehrslärm“, Stand 16. Juli 2007. Diese Untersuchung komme zu dem Ergebnis, dass bezogen auf den Straßenverkehr 21 Vogelarten, von denen 7 Arten auch im Umfeld des Flughafens vorkämen, als lärmempfindlich einzustufen seien. Die kritischen Dauerschallpegel lägen für diese Vogelarten zwar zwischen 47 dB(A) und 58 dB(A). Hinsichtlich der Lärmempfindlichkeit gegenüber intermittierenden Verkehrsgeräuschen - wie dem Fluglärm - komme das FuE-Vorhaben zu dem Ergebnis, dass für Arten, die nach den Forschungsergebnissen keine eindeutige Reaktion auf kontinuierlichen Lärm zeigten, bei intermittierendem Lärm ein noch geringeres Kommunikationsproblem bestehe. Bei diskontinuierlichem Lärm seien die Kriterien der Wiederholungsrate und der Länge der Rufe bzw. der Gesänge entscheidend. Je häufiger und anhaltender ein Vogel rufe, umso effektiver nutze er die Lärmpausen aus und umso höher sei die Wahrscheinlichkeit, dass er sich in den ungestörten Phasen Gehör verschaffe. Dass die Empfindlichkeit der Avifauna gegen Fluglärm nicht gleichzusetzen sei mit ihrer Empfindlichkeit gegenüber dem Straßenlärm, ergebe sich auch aus der Fachliteratur sowie aus den Beobachtungen zum derzeitigen Vorkommen der Avifauna im Flughafenumfeld. Die Schalldruckpegel, die im Bereich von Flughäfen als kurzzeitige Schallereignisse toleriert würden,

lügen teilweise weit über denen, die im Umfeld von Straßen als Dauerbelastung eine weitgehende Entwertung von Lebensräumen bewirkten. Der Auswirkungsprognose seien daher schwerpunktmäßig die Höhe des Maximalpegels und die zeitliche Abfolge der Schallereignisse und die damit einhergehende Länge der Schallpausen zugrunde zu legen. Literaturrecherchen hätten ergeben, dass kein wissenschaftlich begründbarer Schwellenwert für „relative Ruhezeiten“ zwischen den Einzelschallereignissen vorliege, die für die innerartliche Kommunikation benötigt würden (PFB, S. 1311 ff.). Für 34 Lärmnachweispunkte in den Vogellebensräumen im Flughafenumfeld habe die Vorhabensträgerin sowohl für die Ist-Situation 2005 als auch für den Planungsfall 2020 die Höhe des Maximalpegels von 65 dB(A) und mehr sowie die jeweils damit einhergehende mittlere Abfolge der Einzelschallereignisse errechnet (PFB, S. 1318, Tab. 1). Es könne hinreichend sicher von einer irrelevanten flugbetriebsbedingten Lärmzunahme für die betroffenen Arten innerhalb ihrer Habitate ausgegangen werden, wenn trotz Zunahme der Einzelschallereignisse - auch unter Berücksichtigung einer Dauer der jeweiligen Einzelschallereignisse von bis zu 30 Sekunden - die Länge der Schallpausen weiterhin eine artspezifische Kommunikation ermögliche und zudem der schon derzeit im Flughafenumfeld vorhandene Maximalpegel nicht wesentlich überschritten werde (PFB, S. 1319 f.).

Zur artbezogenen Abschätzung der Lärmeinwirkungen auf die Avifauna, die für die Schutzgebiete charakteristisch ist, hat die Planfeststellungsbehörde die Reviere der entsprechenden Vogelarten den Lärmnachweispunkten (PFB, S. 1318, Tab. 1) zugeordnet. Sie hat sodann die aus der Literatur ermittelte Dauer der Gesangstropfen der jeweiligen Vogelart mit dem in der vorgenannten Tabelle angegebenen mittleren Abstand zwischen zwei Einzelschallereignissen von mehr als 65 dB(A) für den Planungsfall 2020 verglichen. Sie hat dabei einer worst case Betrachtung folgend die Dauer eines jeden Einzelschallereignisses von über 65 dB(A) mit 30 Sekunden in Ansatz gebracht, sodass sich die in der vorgenannten Tabelle angegebenen Werte um 0,5 Minuten verringern. Der vorgenommene Vergleich hat für alle betrachteten Vogelarten erbracht, dass der durchschnittliche Abstand zweier Schallereignisse von mehr als 65 dB(A) im Planungsfall 2020 in den 6 verkehrsreichsten Monaten für eine artspezifische Kommunikation ausreichend sei (PFB, S. 1557 ff. und 1630 ff.). Für die im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald lebenden charakteristischen Spechtarten (Schwarz-, Grau- und Mittelspecht) werden relevante Beeinträchtigungen

durch vorhabensbedingte Lärmimmissionen ferner deshalb verneint, weil im Umfeld des bereits vorhandenen Flughafens Spechtarten in Bereichen anzutreffen seien, die bereits heute eine höhere Lärmbelastung aufwiesen, als sie im Planungsfall in der Umgebung der neuen Landebahn entstehen werde. Schließlich werde auch durch die Verlegung der Okrif-teler Straße (PFB, S. 1323 f, 1349 f, 1542 ff) sowie die Zunahme des Straßenverkehrs auf der Bundesautobahn A 3 keine lärmbedingte Beeinträchtigung der Avifauna entstehen.

Die von der Vorhabensträgerin angewandte Methode der Bewertung der Wirkungen der vorhabensbedingten Lärmzunahme auf die Avifauna in den Natura-2000-Gebieten im Um-feld des Frankfurter Flughafens ist nach dem derzeitigen Kenntnisstand des Senats aus naturschutzfachlicher Sicht hinreichend geeignet, eine erhebliche Beeinträchtigung der vorgenannten Schutzgebiete mit der zu fordernden Gewissheit auszuschließen. Es kann nicht festgestellt werden, dass die Verträglichkeitsprüfung insoweit den aktuellen Stand von Wissenschaft und Forschung unberücksichtigt lässt. Auch der von der Planfeststel-lungsbehörde gezogene Analogieschluss von der derzeitigen Lärmsituation im Umfeld des bestehenden Flughafens auf die zukünftige Situation ist berechtigt und führt zur hinrei-chenden Gewissheit, dass im Planungsfall keine erheblichen Lärmbeeinträchtigungen der maßgeblichen Avifauna stattfinden werden.

Es ist zwischen den Beteiligten unstreitig, dass der aktuelle wissenschaftliche Kenntnis-stand zu der Frage der Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna in der Untersu-chung des Kieler Instituts für Landschaftsökologie, Vögel und Verkehrslärm, Quantifizie-rung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna, FuE-Vorhaben 02.237/2003/LR des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, November 2007 (im Folgenden: KIFL, Vögel und Verkehrslärm), wieder-gegeben wird. Diese Untersuchung lag der Planfeststellungsbehörde zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses zwar lediglich in der Fassung des Entwurfes aus dem Juli 2007 (Band 60 der Beiakten, S. 233 ff.) vor; der Schlussbericht wurde ihr erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zur Verfügung gestellt. Ob der nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bekannt gewordene Schlussbericht der getroffenen Ver-träglichkeitsprognose überhaupt nachträglich die Basis entziehen könnte (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 89), kann hier dahingestellt

bleiben. Denn das Prognosemodell der Planfeststellungsbehörde steht mit den Erkenntnissen des Schlussberichts des Kieler Instituts für Landschaftsökologie, soweit diese wissenschaftlich abgesichert sind, in Einklang. Dessen ungeachtet weist das Kieler Institut für Landschaftsökologie darauf hin, dass der Bewertungsvorschlag aus dem Juli 2007 strenger war als der konkretisierte Vorschlag in der Endversion aus dem November 2007, so dass eine Berücksichtigung der Endfassung nicht zur Ermittlung von höheren Beeinträchtigungen führen könne (Schreiben des Kieler Instituts für Landschaftsökologie vom 8. November 2008, Anlage 19 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren)

Ziel des vorgenannten Forschungsvorhabens war die Entwicklung von Grundlagen zur Bewertung der Auswirkungen des Straßen- und Schienenverkehrslärms - nicht des Flugverkehrslärms - auf Brut- und Rastvögel. Der Konflikt zwischen der Avifauna und dem Verkehrslärm besteht darin, dass Vögel in besonderer Weise darauf angewiesen sind, akustische Signale wahrzunehmen, die beim Finden eines Partners als Orientierung dienen, die Grenzen des Territorialanspruchs von Nachbarn und Konkurrenten erkennen lassen, das Auffinden von Nahrung erleichtern, auf Gefahrenquellen hinweisen und die Aufrechterhaltung des Kontakts im Familienverband unterstützen. Dabei variiert die Bedeutung der akustischen Wahrnehmung unter den einzelnen Vogelarten stark. Naturgemäß spielt die akustische - gegenüber der optischen - Kommunikation bei nachtaktiven Vögeln oder solchen, die in unübersichtlichen Habitaten leben, eine entscheidende Rolle. Werden Rufe und Gesänge von Vögeln durch andere Schallquellen teilweise oder vollständig überdeckt (maskiert), kann dies zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 8 ff.). Da für einen Großteil der seltenen Arten, für die die Untersuchung eine Aussage getroffen hat, nicht hinreichend statistisches Material zur Verfügung stand, verfolgt die Untersuchung einen Ansatz, der auf der Kombination einer Prognose der Empfindlichkeit der Vogelarten gegen Verkehrslärm und einer Auswertung der Verteilungsmuster von Vögeln an Straßen unterschiedlicher Verkehrsstärke basiert. Die Prognose der Empfindlichkeit gegen Verkehrslärm erfolgt anhand der Auswertung ausgewählter Eigenschaften der Kommunikationsstrategie der Arten (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 54 ff.)

Im Hinblick auf den Dauerlärm durch Straßenverkehr benennt die Untersuchung für insgesamt 21 Brutvogelarten kritische Schallpegel, die je nach Aktivitätszeitraum für die Tagoder Nachtzeit gelten (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 223). Bei 12 Arten handelt es sich um solche, die zur Partnerfindung in besonderer Weise auf akustische Signale angewiesen sind (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 173, 175 Tab. 14). Die Dauerlärmwerte liegen zwischen 47 dB(A) nachts bis 58 dB(A) tags. Für die übrigen Vogelarten wurde festgestellt, dass der Verkehrslärm in der Regel nicht der Wirkfaktor mit der größten Reichweite ist. Für einige dieser Arten schlägt die Untersuchung aber kritische Effektdistanzen vor, in denen sich die Gesamtwirkung der Effekte des Komplexes „Straße und Verkehr“ manifestieren. Die festgestellten Effektdistanzen sind artspezifisch und könnten je nach Verkehrsbelastung 100 m bis 500 m vom Fahrbahnrand betragen (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 1). Die Ermittlung von Effektdistanzen war jedoch nicht das primäre Ziel des Projektes. Es handelt sich (lediglich) um Vorschläge, die nicht im strikt naturwissenschaftlichen Sinne abgesichert, aber plausibel sind (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 225).

Zur Abschätzung des Maskierungspotenzials von Eisenbahnlärm für Vögel sind die für den Straßenverkehrslärm genannten Mittelungspegel (vgl. dazu Schreiben des Kieler Instituts für Landschaftsökologie vom 8. November 2008, Anlage 20 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren) aufgrund des diskontinuierlichen Charakters des Eisenbahnlärms nicht geeignet (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 191). Vielmehr ist für die Beurteilung des diskontinuierlichen Lärms an Schienenwegen der relative Anteil der Ruhezeiten und der Störzeiten relevant (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S.230). Für 12 besonders empfindliche Brutvogelarten werden vorsorglich Schwellenwerte der Störzeiten von 12 Minuten je Stunde vorgeschlagen und für die Große Rohrdommel von 6 Minuten je Stunde. Bei Einhaltung dieser Schwellenwerte können negative Effekte des Schienenverkehrs auf diese Vögel ausgeschlossen werden (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 230). Die tolerierbare Dauer der Störzeiten liege nach der Untersuchung möglicherweise darüber. Mangels Daten konnte dies im Rahmen des Forschungsvorhabens jedoch nicht ermittelt werden (KIFL, Vögel und Verkehrslärm [Kurzfassung], S. 3, 18).

Der Senat kommt unter Berücksichtigung des bisherigen Sach- und Streitstandes zu dem Ergebnis, dass die von der Planfeststellungsbehörde vorgenommene Risikoabschätzung

die Ergebnisse der Untersuchung des Kieler Instituts für Landschaftsökologie hinreichend berücksichtigt.

Das Kieler Institut für Landschaftsökologie geht davon aus, dass bereits ab einem Dauerschallpegel von zwischen 47 d(B)A nachts und 55 dB(A) tags, der auf (kontinuierlichen) Straßenverkehr zurückzuführen ist, die Rufe von 21 Vogelarten maskiert werden (vgl. KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S 223). Von diesen 21 Vogelarten befinden sich 7 Arten auch im Umfeld des Flughafens. Dies sind der Wachtelkönig (47 dB(A) nachts), die Tüpfelralle und die Wachtel (52 dB(A) tags), die Bekassine, der Kiebitz und die Waldschnepfe (55 dB(A) tags) und die Hohltaube (58 dB(A) tags). Von diesen 7 Arten, die als gegen den kontinuierlichen Straßenverkehrslärm empfindlich eingestuft werden, werden 4 Arten auch als empfindlich in Bezug auf intermittierenden Lärm bezeichnet. Dies sind die Hohltaube, die Tüpfelralle, die Wachtel und der Wachtelkönig (vgl. KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 230). Für diese Vogelarten unterstellt das Kieler Institut für Landschaftsökologie eine Beeinträchtigung, wenn der artspezifische kritische Dauerschallpegel (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S 223) länger als 12 Minuten je Stunde überschritten wird.

Der Ansatz der Planfeststellungsbehörde, dass im Rahmen der Verträglichkeitsprognose schwerpunktmäßig auf die zeitliche Abfolge der einzelnen Schallereignisse und die damit einhergehende Länge der Schallpausen abzustellen ist, um beurteilen zu können, ob eine artspezifische Kommunikation möglich ist, steht somit mit den Erkenntnissen des Kieler Instituts für Landschaftsökologie in Einklang. Die Untersuchung differenziert zwischen dem Lärm an Straßen und Schienenwegen. Straßen erzeugen (grundsätzlich) einen Dauerlärm. Der Lärm an Schienenwegen ist dagegen durch eine Abfolge von intensiven Schallereignissen von jeweils kurzer Dauer gekennzeichnet, zwischen denen Schallpausen verbleiben, in denen eine akustische Kommunikation der Vögel ungestört erfolgen kann (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 19 ff., 191 ff.). Auch der Flugverkehr im Umfeld von Flughäfen erzeugt wie der Schienenverkehr zeitweilig starke, diskontinuierliche Schallimmissionen (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S.201 f.).

Ein relevanter Widerspruch zwischen dem Prognosemodell der Planfeststellungsbehörde und den Ergebnissen des Kieler Instituts für Landschaftsökologie besteht nicht deshalb,

weil die Planfeststellungsbehörde davon ausgeht, dass es erst ab einem Maximalpegel von 65 dB(A) und mehr zu einer Unterbrechung der Kommunikation der Avifauna kommt (PFB, S. 1318, Tab. 1). Die Annahme dieses Maximalpegels beruht darauf, dass sich überhaupt erst ab dieser Größenordnung die luftverkehrsbedingten Geräusche hinreichend deutlich von häufig auftretenden Umweltgeräuschen (z.B.: Blätterrauschen, Knacken von Ästen oder Vogelstimmen) abheben (vgl. Baader-Bosch, Anlage 1 zur Antragserwiderung der Beigeladenen, S. 11; vgl. auch Schreiben der Beigeladenen vom 1. Oktober 2007, S. 32, Band 563 der Beiakten, S. 135). Soweit das Kieler Institut für Landschaftsökologie niedrigere (artspezifische) Maximalpegel nennt, beruhen diese auf einer Übertragung der für den Straßenverkehr ermittelten kritischen Dauerschallpegel auf den diskontinuierlichen Schienenverkehrslärm. Diese Übertragung ist jedoch wissenschaftlich nicht begründbar und erfolgte mangels Daten zum Schienenverkehr näherungsweise (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 230). Nach eigener Einschätzung steht die Untersuchung des Kieler Instituts für Landschaftsökologie zu Vögeln und Verkehrslärm der Anwendbarkeit der 65 dB(A)-Schwelle nicht entgegen (vgl. auch Schreiben des Kieler Instituts für Landschaftsökologie vom 14. November 2008, Anlage 20 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren). Im Übrigen weist die Planfeststellungsbehörde zutreffend darauf hin, dass sich die Frequenzmuster von Straßenverkehrs- und Luftverkehrslärm derart unterscheiden, dass das Maskierungspotenzial des flugbedingten Lärms in Relation zum Straßenverkehrslärm tendenziell weniger hoch ist. Der Straßenverkehrslärm besitzt die stärkste Schallenergie zwischen 0,6 und 4 Kilohertz und ist damit im Vergleich zum Luftverkehrslärm relativ hochfrequent, dessen Maximum bei ca. 0,125 Kilohertz liegt. Das Maximum der Hörleistung der meisten Vogelarten ist aber zwischen 1 und 5 Kilohertz anzusiedeln (PFB, S. 1313 f.).

Es ist nach dem derzeitigen Erkenntnisstand des Senats auch nicht zu beanstanden, dass die Planfeststellungsbehörde eine wesentliche Beeinträchtigung der Avifauna verneint, wenn im Mittel zwischen zwei Einzelschallereignissen mit einem Maximalpegel von 65 dB(A) Schallpausen verbleiben, in denen der betroffenen Vogelart das Singen der ihr eigenen Gesangstrophe ermöglicht wird. Nach den Erkenntnissen des Kieler Instituts für Landschaftsökologie sind bei diskontinuierlichem Lärm für die Lärmempfindlichkeit der Avifauna die Kriterien der Wiederholungsrate und der Länge der Rufe und der Gesänge ent-

scheidend (vgl. Schreiben des Kieler Instituts für Landschaftsökologie vom 14. November 2008, Anlage 20 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 21. November 2008 im Hauptsacheverfahren). Je häufiger und anhaltender ein Vogel ruft, umso effektiver nutzt er die Lärmpausen aus und umso höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass er sich in den ungestörten Pausen Gehör verschafft (KIFL, Verkehrslärm und Vögel, S. 198). Vor diesem Hintergrund ist es überzeugend, dass die Planfeststellungsbehörde dem Vorschlag des Kieler Instituts für Landschaftsökologie nicht gefolgt ist, für die hier maßgeblichen Brutvogelarten Schwellenwerte der (kumulierten) Störzeiten von 12 Minuten je Stunde anzunehmen, sondern die Schwellenwerte individuell nach der Länge der Gesangsstrophe der jeweils betroffenen Vogelart bemessen hat. Denn auch der Vorschlag des Kieler Instituts für Landschaftsökologie für die Schwellenwerte der Störzeiten ist nach eigenem Bekunden nicht hinreichend wissenschaftlich abgesichert. So führt das Institut selbst aus, dass diese Werte vorsorglichen Charakter haben, auf Schätzungen beruhen und konservative Arbeitshypothesen für weiterführende Untersuchungen darstellen. Bei Einhaltung dieser Schwellenwerte können negative Effekte (des Schienenverkehrs) auf Vögel ausgeschlossen werden (KIFL, Vögel und Verkehrslärm [Kurzfassung], S. 31). Die tolerierbare Dauer der Störzeiten liegt auch nach eigener Einschätzung des Instituts möglicherweise darüber. Mangels Daten konnte dies im Rahmen des Forschungsvorhabens jedoch nicht ermittelt werden (KIFL, Vögel und Verkehrslärm [Kurzfassung], S. 3, 18).

Gegen die hinreichende wissenschaftliche Absicherung der vom Kieler Institut für Landschaftsökologie angegebenen kritischen Schwellenwerte für Störzeiten spricht auch die Empfehlung, die Werte für die Dauerschallexposition nicht auf Straßen mit einem Verkehr von weniger als 10.000 Kfz/24h anzuwenden (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 1). Die Einschätzung, das Prognosemodell nur für Straßen mit einer Frequenz ab 10.000 Kfz/24h zugrunde zu legen, beruht ebenfalls darauf, dass bei schwacher Verkehrsbelastung trotz hoher Einzelschallpegel genügend Schallpausen verblieben, innerhalb derer eine artspezifische Kommunikation möglich bleibt. Nach Anlage 1 zu § 3 16. BImSchV vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036) - Tabelle A - beträgt für die Tagzeit (6.00 Uhr - 22.00 Uhr) die stündliche Verkehrsstärke 0,06 des durchschnittlichen täglichen Verkehrs. Bei einer Verkehrsstärke von 10.000 Kfz/24h bedeutet dies für die Tagesstunden eine stündliche Verkehrsbelastung von 600 Kfz. Bei einer derartigen Verkehrsbelastung ist - mit der Beigela-

denen - davon auszugehen, dass die kumulierte Stördauer weit mehr als 12 Minuten je Stunde beträgt.

Schließlich zeigt auch die Herleitung des Schwellenwertvorschlags für die Störzeiten durch das Kieler Institut für Landschaftsökologie, dass der Vorschlag nicht hinreichend wissenschaftlich abgesichert ist. Der Schwellenwert für den Anteil der kritischen Störungen von 12 Minuten ist einer Studie entnommen worden, die die Fa. Ökokart im Raumordnungsverfahren für die 3. Start- und Landebahn des Flughafens München (dort Anhang: 8.1 Grundlagen und Behandlung des Wirkfaktors Lärm) am 11. Juli 2006 erstellt hat. Zunächst erscheint erwähnenswert, dass auch in dieser Studie keine Beeinflussung der Avifauna durch Flugverkehrslärm festgestellt wurde. Die angegebene kumulierte Zeitdauer der Lärmbelastung beschreibt die während der Untersuchung von Ökokart am Münchner Flughafen vorgefundenen Verhältnisse. Das Untersuchungsgebiet wurde zum Zeitpunkt der Untersuchung 16 bis 21 mal je Stunde überflogen, sodass der mittlere Anteil der Lärmpausen zwischen 75% und 80 % betrug. Daraus wurden Ruhezeiten von 45 Minuten bis 48 Minuten errechnet. Als Ruhezeiten wurden Zeitspannen definiert, in denen der Schallpegel unter (dem gegriffenen Wert) 52 dB(A) tags liegt (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 202). Diese Herleitung lässt deutlich werden, dass die angegebenen 12 bis 15 Minuten keinen Schwellenwert beschreiben, bei dessen Überschreitung mit einer Beeinträchtigung der Avifauna zu rechnen ist. Zusammenfassend führt das Kieler Institut für Landschaftsökologie folgerichtig aus, dass auch die Studie von Ökokart die Schwelle der kritischen Stördauer nicht definiere. Die aufwändige Untersuchung sei im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt worden, um den Mangel an verfügbaren Bewertungsgrundlagen zu beheben. Dementsprechend beantworte sie die Fragen, die für das behandelte Vorhaben von Relevanz gewesen seien. Über das Ergebnis hinaus, dass eine fluglärmbedingte Stördauer von 12 Minuten pro Stunde keine erkennbaren negativen Effekte auf die Vogelwelt auslöse, werde es die Aufgabe weiterer Forschung sein, die Anzahl und die Dauer der Störereignisse zu ermitteln, ab denen eine kritische Schwelle überschritten werde (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 202). Bei der Angabe der Dauer der Störzeit handelt sich somit um eine „Bagatellschwelle“ (Schreiben des Kieler Instituts für Landschaftsökologie vom 8. November 2008, Anlage 19 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren) aber nicht um einen Grenz-

wert, bei dessen Überschreiten mit erheblichen Beeinträchtigungen der Avifauna zu rechnen ist. Die im Schriftsatz des Antragstellers vom 21. Dezember 2008 geäußerte Auffassung, es gebe keinen Unterschied zwischen der Bagatellschwelle und der Erheblichkeitschwelle, ist angesichts der unzweideutigen Ausführungen des Kieler Instituts für Landschaftsökologie nicht nachvollziehbar.

Im Übrigen hat das Kieler Institut für Landschaftsökologie die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass infolge Lärmeinwirkungen auf die Avifauna keine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau zu besorgen ist, einer Überprüfung anhand der eigenen Bewertungsvorschläge unterzogen. Im vorgenannten Vogelschutzgebiet sind insgesamt sieben Vogelarten geschützt, die nach der Untersuchung des Kieler Instituts für Landschaftsökologie als lärmempfindlich eingestuft werden. Dies sind der Wachtelkönig, und die Tüpfelralle (Tüpfelsumpfhuhn) als Vogelarten nach dem Anhang 1 gemäß Art. 4 Abs. 1 V-RL sowie die Bekassine, der Kiebitz, die Hohltaube, die Waldschnepfe und die Wachtel als Zugvogelarten nach Art. 4 Abs. 2 V-RL (siehe dazu § 2 Abs. 1 und 2 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau“ vom 28. März 2006 - StAnz 2006, S. 908; KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 223).

Die Bekassine, der Kiebitz und die Waldschnepfe gelten als nur gegenüber kontinuierlichem Straßenlärm nicht aber gegenüber diskontinuierlichem Verkehrslärm empfindlich (vgl. KIFL, a.a.O., S. 230). Diese Arten werden dadurch gefährdet, dass bei Dauerlärm eine Maskierung von Warn- und Kontaktrufen möglich ist, was zu erhöhten Verlusten durch Fressfeinde führen kann. Diese Verluste betreffen in erster Linie Jungvögel im Brutgebiet. Bei diskontinuierlichem Verkehrslärm ist diese Gefahrenquelle nicht relevant (Schreiben des Kieler Institut für Landschaftsökologie vom 14. November 2008, Anlage 20 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren; Schreiben des HMULV vom 18. November 2008, S. 12 f., Anlage 8 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren). Soweit der Antragsteller die Ergebnisse des Kieler Instituts für Landschaftsökologie in Bezug auf die fehlende Empfindlichkeit der Bekassine gegenüber diskontinuierlichem Verkehrslärm bestreitet, begibt er sich in Widerspruch zu seiner eigenen Auffassung, die Untersuchung "Vögel und Verkehrs-

20081223151516_Beschluss11_B_368_08_T

lärm" gebe den aktuellen Stand der besten wissenschaftlichen Erkenntnis wieder. Der eindeutigen Aussage, bei diskontinuierlichem Lärm besitze der (bei Dauerlärm) wahrscheinliche Verlust der Habitatneigung keine plausible Relevanz für die Bestandsdynamik, setzt der Antragsteller keine durchschlagenden Argumente entgegen.

Die Wachtel, der Wachtelkönig und die Tüpfelralle werden zwar als auch gegenüber diskontinuierlich Lärm empfindlich eingestuft (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 223). Die für diese Arten relevante Schwelle von 80% Ruhezeit (während der Nachtzeit), die in der Untersuchung „Vögel und Verkehrslärm“ für den diskontinuierlichen Schienenverkehr entwickelt wurden (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 230), werden eingehalten (Schreiben des Kieler Institut für Landschaftsökologie vom 14. November 2008, Anlage 20 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren).

Für die Hohltaube wird die vom Kieler Institut für Landschaftsökologie ermittelte Relevanzschwelle von 80 % Ruhezeit im Planungsfall zwar (nur) an 8 von 12 dieser Art zugeordneten Lärmnachweispunkten unterschritten (vgl. Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 67). Soweit an 4 Lärmnachweispunkten eine Überschreitung der Relevanzschwelle für Ruhezeiten stattfindet, ist dies jedoch nicht nur deshalb unerheblich, weil entsprechend den obigen Ausführungen eine artspezifische Kommunikation in den Lärmpausen nach wie vor möglich bleibt, sondern auch weil die Hohltaube zur Partnersuche auch über andere effektive Kommunikationsstrategien verfügt. Sie ist somit nicht ausschließlich auf den Austausch von akustischen Signalen angewiesen (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S 135; PFB S. 1583; HMULV vom 18. November 2008, S. 12, Anlage 8 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren). Dies rechtfertigt zusätzlich die Annahme, dass eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Art durch diskontinuierlichen Fluglärm nicht eintreten wird.

Nach Einschätzung des Senats hat die Untersuchung des Kieler Instituts für Landschaftsökologie, die den aktuellen Stand der Wissenschaft widerspiegelt - ebenso wie die im Übrigen von der Gutachterin der Beigeladenen angestellte Literaturrecherche (G2, Teil VII, Kapitel 3.2.1, Band 641 der Beiakten) keinen hinreichend wissenschaftlich abgesicherten Nachweis dafür erbracht, dass eine Beeinträchtigung der Avifauna durch intermittierenden

Verkehrslärm - wie Luftverkehr - tatsächlich stattfindet. Andererseits kann aufgrund der vorgenannten Untersuchung - ebenso wie anhand der anderen dem Senat bekannten wissenschaftlichen Erkenntnisse - auch nicht ausgeschlossen werden, dass die vorhabensbedingten Lärmimmissionen zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Avifauna führen. Vor diesem Hintergrund ist es zulässig, wenn die Planfeststellungsbehörde das von ihr entwickelte und naturschutzfachlich schlüssig begründete Prognosemodell zusätzlich zur oben dargestellten Herleitung mit Prognosewahrscheinlichkeiten und Schätzungen absichert. Eine insoweit auch in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anerkannte Methode dieser Art ist - wie eingangs ausgeführt - der Analogieschluss, mit dem bei der Einhaltung wissenschaftlicher Standards bestehende Wissenslücken überbrückt werden (vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 60). Infolge dessen war es der Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung der strengen Maßstäbe, die für eine FFH-Verträglichkeitsprüfung gelten, nicht verwehrt, aus dem bisherigen langjährigen Betrieb des Flughafens und den bereits stattfindenden erheblichen Lärmauswirkungen auf die Avifauna Rückschlüsse zu ziehen und für die Prognose fruchtbar zu machen, wie sich der Bau der Nord-West-Landebahn auf die Avifauna in den umliegenden Schutzgebieten auswirken wird.

Die Planfeststellungsbehörde durfte somit aus der durchgeführten Revierkartierung im Umfeld des vorhandenen Flughafens, deren Ergebnis vom Antragsteller nicht in Zweifel gezogen wird, den Schluss ziehen, dass die bestehende Lärmsituation offensichtlich keinen maßgeblichen Einfluss auf das Revierverhalten und den Bruterfolg der vorhandenen Brutvogelarten hat. Diese Kartierung hat beispielsweise ergeben, dass gerade zwischen den besonders stark verlärmten Lärmnachweispunkten V03n (Dauerschallpegel 2005: 73,8 dB(A)) und V04n (Dauerschallpegel 2005: 73,7 dB(A)), die sich unmittelbar östlich der Startbahn 18 West befinden (vgl. die Karte über die Lärmnachweispunkte Blatt Nord, Band 557 der Beiakten, S. 91), hochwertige Lebensräume des Mittelspechts vorkommen (vgl. die Kartierungen G1.IV.6.6, Band 632 der Beiakten und G1.III.4.4, Band 108 der Beiakten). Demgegenüber liegen für deutlich geringer lärmbelastete Flächen von ebenfalls hoher Wertigkeit (bspw. östlich der K 152) keine Nachweise für den Mittelspecht oder andere maßgebliche Spechtarten vor. Entsprechendes gilt für den südwestlichen Rand der Heide-landschaft (in der Nähe des Lärmnachweispunkt V07, der 2005 mit einem Dauerschallpe-

20081223151516_Beschluss11_B_368_08_T

gel von („nur“) 66,3 dB(A) belastet war (vgl. die vorgenannten Kartierungen sowie PFB, S. 1322 f.). Ferner wurden Reviere der Spechtarten in einem stark verlärmten Bereich des Kelsterbacher Waldes nahe der Autobahn A 3 nachgewiesen. Dort herrschen durch die Autobahn tagsüber eine Dauerlärmbelastung von mindestens 60 dB(A) sowie infolge Starts auf der Startbahn 25 R Maximalpegel von bis zu 79 dB(A) (PFB, S. 1349).

Die vom Antragsteller gegen die vorgenannte Argumentation erhobenen Einwände vermögen aller Voraussicht nach die Berechtigung des von der Planfeststellungsbehörde gezogenen Analogieschlusses nicht in Zweifel zu ziehen.

Dies gilt insbesondere für die Behauptung des Antragstellers, es handele sich bei den flughafennahen Kartierungsbereichen um sog. „Sink-Habitate“, in denen aufgrund der derzeitigen Lärmsituation die notwendige Reproduktion nicht erreicht werde, und die vorhandene hohe Siedlungsdichte nur dadurch zustande komme, dass dort Überschüsse aus sog. „Source-Habitaten“ siedelten. Denn die bisherigen Untersuchungen haben keinerlei Hinweis darauf erbracht, dass die hohen Siedlungsdichten im flughafennahen Bereich auf „Spenderpopulationen“ aus anderen Habitaten zurückzuführen sind (vgl. Baader-Bosch, Anlage 1 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 10). Es handelt sich mithin nach dem Erkenntnisstand des Senats um einen rein theoretischen Einwand des Antragstellers, der als Grundlage für die Annahme einer erheblichen Beeinträchtigung eines Schutzgebiets ausscheidet (BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 60).

Soweit der Antragsteller zum Ausschluss der schädigenden Wirkung des Fluglärms auf die betroffenen Arten eine eingehende Untersuchung des „Reproduktionserfolgs“ in den lärm-betroffenen Bereichen verlangt, ist darauf hinzuweisen, dass neben praktischen Schwierigkeiten beim Monitoring selbst keine zuverlässigen Werte über einen als normal einzustufenden Reproduktionserfolg vorliegen. Aus diesen Gründen hat sich als Untersuchungsmethode die Erfassung von Vögeln über einen ausreichend langen Zeitraum in der Brutzeit als Standard etabliert. Deren Ergebnisse sind nicht unsicherer als Reproduktionserfolgskontrollen. Eine derartige Brutvogelerfassung wurde hier im Rahmen der Grunddatenerfassungen nach wissenschaftlich anerkannten Kriterien und nach dem neuesten Stand der

Technik durchgeführt. (vgl. Schreiben des Kieler Instituts für Landschaftsökologie vom 14. November 2008, Anlage 20 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren).

Ungeachtet der vorgenannten Schwierigkeiten hat die Beigeladene auf Anregung der Staatlichen Vogelschutzwarte eine Bruterfolgskontrolle von Vögeln in stark verlärmten Bereichen des Flughafens beauftragt, deren Ergebnisse im November 2008 vorgelegt wurden (Kaiser, Bruterfolgskontrolle von Vögeln in stark verlärmten Bereichen des Flughafens Frankfurt Main, November 2008, Anlage 18 zum Schriftsatz der Beigeladenen vom 21. November 2008 im Hauptsacheverfahren). Diese Untersuchung widmet sich im Einzelnen der Frage, ob die in den verlärmten Bereichen vorkommenden Vogelarten verpaart sind und - im Falle einer Verpaarung - erfolgreich brüten. In Bezug auf seltenere Vogelarten (Mittel-, Bunt-, Klein-, Schwarz-, Grau- und Grünspecht, Wendehals, Hohлтаube und Gartenrotschwanz) erfolgte die eigentliche Bruterfolgskontrolle in der Regel dreimal je (vorher kartierter und markierter) Höhle (140 Stück) mittels Teleskopkamera. Da mit der eingesetzten Technik eine Quantifizierung der Anzahl der in einer Höhle befindlichen Eier und Jungvögel nicht immer exakt möglich war, erfolgte an diesen Höhlen eine intensive Sichtbeobachtung. Hinsichtlich häufiger vorkommenden Arten wurden in Bereichen verschiedener Verlärmung im Eichenwald sowie im Mischwald mit einem Anteil an reinem und jungem Kiefernwald insgesamt 100 Nistkästen ausgebracht. Eine Kontrolle dieser Nistkästen fand mindestens einmal wöchentlich ab Ende April bis Mitte Mai statt, wobei die Besetzungsrate, die Art, der Nestbaubeginn, der Eiablagebeginn, die Gelegegröße und die Schlüpftrate aufgenommen wurden. Der Untersuchungsraum umfasst eine Fläche von ca. 70 ha im Vogelschutzgebiet Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau. Als Vergleichsdaten fanden alle avifaunistischen Erhebungen Berücksichtigung, die seit dem Jahre 2000 im Bereich des Untersuchungsgebiets durchgeführt wurden. Darüber hinaus zog der Gutachter Daten zur überregionalen Bestandsentwicklung, zur Siedlungsdichte und Aktionsraumgröße aus Südhessen sowie allgemeine Angaben zur Verhaltensökologie und Lebensraumnutzung sowie zum Bruterfolg heran (Kaiser, a.a.O., S. 2 ff.). Die Untersuchung erbrachte das Ergebnis, dass die Verteilungsmuster der Arten keine Meidung stark verlärmter Bereich oder eine Bevorzugung weniger verlärmter Bereiche gezeigt haben. Fast alle Reviere bestanden aus Paaren. Ein Unterschied zu anderen Gebieten im Umfeld des Un-

tersuchungsgebiets oder anderen Gebieten Mitteleuropas war nicht feststellbar. Dies gilt auch für den Bruterfolg. Es konnte gezeigt werden, dass der Bestand der untersuchten Arten im Laufe der letzten Jahre auch im stark verlärmten Bereichen konstant geblieben ist oder zugenommen hat. Unterschiede zwischen stärker und weniger verlärmten Bereichen konnten nicht erkannt werden. Als Ergebnis der Untersuchung wird ein negativer Einfluss der startenden und landenden Flugzeuge im Umfeld des Flughafens Frankfurt Main auf die innerartliche Kommunikation der untersuchten Vogelarten (Maskierung) und den Bruterfolg als unwahrscheinlich angesehen (Kaiser, a.a.O., S. 24 f.). Die Untersuchung belegt auch hinreichend den Bruterfolg der Hohltaube. Die fünf beobachteten Bruthöhlen wurden regelmäßig zur Fütterung der Jungen angeflogen. Im Übrigen wurden nach dem "Flüggewerden" Familienverbände mit Jungtauben bei der Nahrungssuche auf Waldwegen beobachtet. Das Argument, die Hohltaube führe jährlich meist "3 (1 - 4) Bruten i. d. R. im selben Nest durch" vermag den Nachweis des Bruterfolgs für diese Art nicht ernsthaft in Frage zu stellen.

Soweit bemängelt wird, dass die von der Planfeststellungsbehörde angenommene Korrelation zwischen der vorhandenen Siedlungsdichte der Avifauna in relativer Flughafennähe und dem dort vorhandenen Lärm nicht mathematisch überprüft wurde, vermag auch dies der Klage im Hauptsacheverfahren voraussichtlich nicht zum Erfolg zu verhelfen. Eine derartige Berechnung erscheint angesichts der im Planfeststellungsverfahren angestellten qualitativen Betrachtung und deren eindeutigem Ergebnis nicht notwendig.

Der Antragsteller geht im Übrigen zwar zutreffend davon aus, dass sich die FFH-Verträglichkeitsprüfung auch und gerade an den langfristigen Folgen von Plänen und Projekten zu orientieren hat. Soweit vor diesem Hintergrund die Angemessenheit der Verträglichkeitsprognose im Hinblick auf den Lärm gerügt wird, weil sie sich auf den Planungshorizont 2020 mit 701.000 Flugbewegungen pro Jahr beschränke und keine „Worst-case-Betrachtung“ anstelle, vermag dem der Senat nicht zu folgen. Denn bei der FFH-Verträglichkeitsprognose ist - ebenso wie bei der Lärmprognose (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, BVerwGE 125, 116, Rdnr. 428) und der Prognose von Luftschadstoffen (Urteil des Senats vom 17. Juni 2008 - 11 C 2706/07.T -, S. 78) die Verkehrsmenge maßgeblich, die realistischerweise zu erwarten ist (BVerwG, Urteil vom

16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, BVerwGE 125, 116, Rdnr. 428). An der Richtigkeit der insoweit von der Planfeststellungsbehörde angestellten Prognose zu zweifeln, besteht für den Senat kein Anlass. Insoweit wird auf die unter 1.5.1 folgenden Ausführungen verwiesen.

Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass durch die vorhabensbedingte Lärmzunahme eine wesentliche Beeinträchtigung der in den Natura-2000-Gebieten geschützten Avifauna mit hinreichender Gewissheit ausgeschlossen werden kann, wird schließlich auch nicht durch die Kritik erschüttert, dass eine Auswirkungsprognose für den Zeitraum nach 2020 fehle. Der Antragsteller beruft sich in diesem Zusammenhang darauf, dass die Fa. Intraplan Consult GmbH, München (Intraplan), die die Luftverkehrsprognose für das Ausbauprojekt mit dem Prognosehorizont 2020 erstellt hat, im November 2007 eine "Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025" vorgelegt habe. In der Luftverkehrsprognose für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main mit Prognosehorizont 2020 hat Intraplan jedoch darauf hingewiesen, dass eine verlässliche Prognose über einen längeren Zeitraum nicht möglich sei, hat aber gleichwohl in einem "Ausblick" auf das Jahr 2025 weitere Steigerungen sowohl der Passagier- als auch der Frachtzahlen im Umfang von etwa 3,2 % jährlich für wahrscheinlich gehalten (siehe PFB, S. 498). Die Beschränkung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2020 im Hinblick auf die Verlässlichkeit der getroffenen Aussagen ist von der mit der "Qualitätssicherung" der Luftverkehrsprognose beauftragten Technischen Universität Hamburg-Harburg bestätigt worden, weil längerfristige Daten für die Prognoseprämissen wie die Wirtschaftsentwicklung auf der Regionsebene nicht verfügbar seien. Dementsprechend ist die vom Antragsteller in Bezug genommene "Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025" auch nicht auf die Region Frankfurt bezogen. Somit bliebe eine Betrachtung, die dennoch versuchte, Fluglärm- und Schadstoffbelastungen in der Region Frankfurt Main für Zeiträume über das Jahr 2020 hinaus vorherzusagen, spekulativ und könnte keine rechtlich tragfähige Grundlage bilden für zusätzliche behördliche Verfügungen in einem Planfeststellungsbeschluss.

Entgegen der Auffassung des Antragstellers spricht Vieles dafür, dass auch die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, das Vogelschutzgebiet Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau werde infolge der Verlegungen der Okrifteler Straße

im Zuge des südlichen Ausbaus des Flughafens, der Verlegung der Bundesstraße B 486 im Zuge der Ortsumgehung Mörfelden sowie der Verkehrszunahme auf diesen Straßen nicht erheblich durch Straßenverkehrslärm beeinträchtigt, einer Überprüfung im Hauptsacheverfahren standhalten wird.

Die Planfeststellungsbehörde führt in Bezug auf die Okrifteler Straße (Kreisstraße) aus, das nächstgelegene Revierzentrum einer Vogelart, die nach der Untersuchung des Kieler Instituts für Landschaftsökologie (vgl. KIFL, Verkehrslärm und Vögel, S. 223) als empfindlich gegen Straßenverkehrslärm einzustufen sei, sei ein Revierzentrum der Hohltaube. Für diese Vogelart werde ein kritischer Dauerschallpegel von 58 dB(A) genannt. Das Revierzentrum liege über 70 m von der durch den Kfz-Verkehr verursachten 55 dB(A) Isophone entfernt (Band 557 der Beiakten, S. 91; PFB, S. 1542 ff). Hinsichtlich der Ortsumgehung Mörfelden (Bundesstraße 486) führt der Planfeststellungsbeschluss aus, die bereits vorliegende Verträglichkeitsprüfung komme zu dem Ergebnis, dass es durch den Bau der Ortsumgehung nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes komme (PFB, S. 1605). Die mit dem kapazitiven Flughafenausbau einhergehende Verkehrszunahme auf der B 486 sei als irrelevant einzustufen (PFB, S. 1544).

Auch der Vorwurf, die Planfeststellungsbehörde habe mögliche erhebliche Beeinträchtigungen der Avifauna im Vogelschutzgebiet Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau durch Straßenverlegungen und Verkehrszunahmen nicht in ihre Verträglichkeitsprüfung eingestellt, erweist sich bereits aufgrund des Vorgesagten als unbegründet. Dem Antragsteller kann auch nicht darin gefolgt werden, die Planfeststellungsbehörde habe im Zusammenhang mit dem Straßenverkehrslärm das Zusammenwirken verschiedener Lärmquellen nicht berücksichtigt. Es ist zwar zutreffend, dass es im Vogelschutzgebiet Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau zu Überlagerungen von flugbedingtem und straßenverkehrsbedingtem Lärm der zu verlegenden Okrifteler Straße kommt. In dem von derartigen Überlagerungen betroffenen Bereich des Vogelschutzgebietes verfügt aber ausschließlich die Hohltaube als nach der Untersuchung des Kieler Instituts für Landschaftsökologie besonders lärmempfindlich einzuordnende Art über ein Revierzentrum. Hinsichtlich dieses Hohltaubenvorkommens kann eine aufgrund vorhabensbedingter Lärmüberlagerung eintretende Verlagerung des Revierzentrums in

geringer verlärmte Waldflächen innerhalb des Vogelschutzgebiets nach Süden oder Südosten zwar nicht ausgeschlossen werden. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Gesamtpopulation der Hohltaube im Vogelschutzgebiet mit 80 bis 100 Brutpaaren ist aber aufgrund der kleinflächigen Betroffenheit eines Brutreviers ausgeschlossen (Baader-Bosch, Anlage 1 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 5). Im Übrigen führt der Gutachter der Beigeladenen aus, dass aus den sonstigen - nicht flugbetriebs- oder straßenverkehrsbezogenen - vom Flughafengelände ausgehenden Schallimmissionen keine relevanten Lärmüberlagerungseffekte im vorgenannten Vogelschutzgebiet resultierten. Die Zusatzbelastung bleibt während der Tagzeit deutlich unterhalb des flugbetriebsbedingten Lärms und des Straßenverkehrslärms, sodass sie als irrelevant einzustufen ist. Dies ergibt sich aus dem im Planfeststellungsverfahren eingeholten Gutachten G 10.1 - Flugbetriebsbedingte Geräusche und sonstige Geräuschimmissionen des Flughafens Teil D - Sonstige Geräusche (Band 124 der Beiakten; vgl. Baader-Bosch, Anlage 1 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 5).

Es kann auch hinreichend sicher ausgeschlossen werden, dass durch die Verlegung der Okrifteler Straße (Kreisstraße) und der auf dieser Straße zu erwartenden Verkehrszunahme eine wesentliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau stattfinden wird. Durch die Verlegung der Okrifteler Straße rückt diese zwar näher an das Vogelschutzgebiet heran und im Planungsfall 2020 ist eine Verkehrsbelastung von 9.400 - 10.600 Kfz/24h - gegenüber derzeit 6.800 - 8.900 Kfz/24h und 7.900 - 10.300 Kfz/24h im Prognosenullfall 2020 - zu erwarten. Die Verlegung in Verbindung mit der prognostizierten Verkehrszunahme bewirken im maßgeblichen Teilbereich am nördlichen Rand des Vogelschutzgebiets eine Zunahme des Straßenverkehrslärms im Planungsfall 2020 um >2 dB(A) (Gutachten G 10.2 Teil B Landverkehrslärm Bild 9; Band 651 der Beiakten). Dabei handelt es sich aber um eine Änderung auf niedrigem Niveau, was insbesondere im Vergleich zum flugbedingten Lärm gilt. Dort herrscht bereits derzeit ein flugbetriebsbedingter Dauerschallpegel von 60-70 dB(A). Der 100 m südlich der Okrifteler Straße befindliche Lärmnachweispunkt V1 weist derzeit einen Dauerschallpegel von 64,1 dB(A) aus (vgl. Baader-Bosch, Anlage 1 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 13; Karte Lärmimmissionen im EU-Vogelschutzgebiet Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau - Blatt

Nord, Band 557 der Beiakten, S. 91; PFB, S. 1318). Im Bereich des unveränderten Verlaufs der Okrifteler Straße durch das Vogelschutzgebiet ist durch die Verkehrszunahme eine Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets ebenfalls auszuschließen. Die Zunahme der Verkehrsmenge ist derart gering, dass der Vergleich der Lärmwerte für den Prognosefall 2020 mit dem Planungsfall 2020 eine Lärmzunahme von weniger als 1 dB(A) ergibt.

Innerhalb des Bereichs der verlegten Okrifteler Straße, der durch die 55 dB(A)-Isophone gekennzeichnet ist, befinden sich im Vogelschutzgebiet Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau Reviere der Dorngrasmücke, des Mittelspechts, des Grauspechts, des Grünspechts und des Gartenrotschwanzes (vgl. Karte „Lärmsituation im EU-Vogelschutzgebiet ‚Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau‘ - Blatt Nord -, Band 557 der Beiakten, S. 91). Hierbei handelt es sich sämtlich um Vogelarten, die gegenüber dem Straßenverkehr nicht als lärmempfindlich eingestuft werden (KIFL, Verkehrslärm und Vögel, S. 223). Als einzige als lärmempfindlich eingestufte Vogelart hat wie oben bereits erwähnt - die Hohltaube im erweiterten Trassenbereich ein Revier. Der kritische Schallpegel für Straßenverkehrslärm wird für diese Vogelart mit 58 dB(A) angegeben (KIFL, a.a.O., S. 175). Das Revier der Hohltaube liegt aber deutlich jenseits der 55 dB(A)-Isophone.

Schließlich kann der Richtigkeit der Verträglichkeitsprognose betreffend die Auswirkungen des Straßenverkehrslärms der verlegten Okrifteler Straße (Kreisstraße) auf das Vogelschutzgebiet Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau nicht entgegengehalten werden, dass die Planfeststellungsbehörde die vom Kieler Institut für Landschaftsökologie empfohlenen „Effektdistanzen“ (vgl. KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 226 f.) nicht berücksichtigt habe. Denn unabhängig von der Frage, ob diese Effektdistanzen überhaupt wissenschaftlich hinreichend begründbar sind, gilt die Empfehlung mit Ausnahme des Kiebitzes, des Kranichs, des Rotschenkels und der Uferschnepfe - sämtlich Arten, die hier nicht betroffen sind - nur für Abstände zu Autobahnen und stark befahrenen Bundesstraßen (> 20.000 Kfz/24h; KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S 226).

Soweit der Antragsteller schließlich rügt, die Verlegung der Bundesstraße B 486 (Ortsumgehung Mörfelden) werde in der FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet

Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau nicht behandelt, vermag dem der Senat nicht zu folgen. Tatsache ist, dass das Vorhaben zur „B 486-Ortsumgehung“ von der Planfeststellungsbehörde beschrieben wird (PFB, S. 1605). Zur Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Vogelschutzgebiet wird Bezug genommen auf die von der Pöyry Infra GmbH für das Amt für Straßen und Verkehrswesen, Darmstadt, erstellte Verträglichkeitsprüfung vom 17. Januar 2007, wonach keine erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen des Vogelschutzgebietes zu befürchten seien. Die Funktionen des Schutzgebiets für die Populationen und die Habitate der betroffenen Arten blieben erhalten (PFB, S. 1605 f.). Die vom Antragsteller ohne nähere Angaben befürchtete erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets durch Verlegung der B 486 im Zuge der Herstellung der Ortsumgehung Mörfelden in Verbindung mit dem planfestgestellte Vorhaben stellt sich vor diesem Hintergrund für den Senat lediglich als eine rein theoretische Besorgnis dar, die Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Verträglichkeitsprüfung nicht zu begründen vermag.

1.4.2.3 Der Antragsteller meint ferner hinsichtlich derjenigen FFH- und Vogelschutzgebiete, für die eine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt worden sei, könne auch eine erhebliche Beeinträchtigung durch eine vorhabensbedingte Schadstoffzunahme nicht ausgeschlossen werden. Auch dem vermag der Senat nicht zu folgen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich die hinreichende Gewissheit davon verschafft, dass den betroffenen Natura-2000-Gebieten keine erhebliche Beeinträchtigung durch Schadstoffeinträge droht.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus (PFB, S. 1324 ff.), dass die Bereiche, die nicht aus anderen Gründen als der vorhabensbedingten Schadstoffbelastung als beeinträchtigt anzusehen seien (bspw. Flächenverluste, Maßnahmen zur Gewährleistung der Hindernisfreiheit, Waldrandeffekten, Funktionsverlusten infolge Verinselung), durch Schadstoffbelastungen nicht erheblich beeinträchtigt würden. Auf den verbleibenden Flächen wiesen zwar die geschützten Lebensraumtypen teilweise einen mittleren („B“) bis ungünstigen („C“) Erhaltungszustand auf. Eine vergleichende Betrachtung der Schadstoffbelastung in der Ist-Situation 2005 und im Planungsfall 2020 habe jedoch ergeben, dass die Lebensraumtypen mit ungünstigem Erhaltungszustand im Planungsfall noch immer nicht diejenige Stickoxidbelastung aufwiesen, die bereits langjährig in Bereichen zu beobachten

seien, in denen sich entsprechende Lebensraumtypen in einem günstigen Erhaltungszustand befänden. Dieses Untersuchungsergebnis zeige, dass ein aktuell ungünstiger Erhaltungszustand der betreffenden Lebensraumtypen nicht auf die Vorbelastung mit Luftschadstoffimmissionen zurückzuführen sei. Infolge dessen sei auch nicht davon auszugehen, dass aufgrund bestehender Vorbelastungen mit Stickoxidimmissionen oder zu erwartenden Zusatzbelastungen die Pflanzengesellschaften der nach der Realisierung des Vorhabens im Übrigen unbeeinträchtigten Lebensraumtypen in einer Weise betroffen würden, die sie aus ihrem ursprünglichen Gleichgewicht bringen könnten. Insbesondere sei eine Verdrängung der charakteristischen wertgebenden Arten nicht zu erwarten. Die Vorhabensträgerin habe nachvollziehbar ausgeführt, dass die NO_x -Belastung in der Ist-Situation 2005 in einer vergleichbaren Größenordnung bis in die 80er Jahre des letzten Jahrhunderts zurückreiche und damit repräsentativ für eine über 20 Jahre andauernde Immissions-situation sei (PFB, S. 1324 f.).

Weitergehend führt die Planfeststellungsbehörde zu den in den einzelnen FFH-Gebieten geschützten Lebensraumtypen aus, dass bezogen auf die relevante Schadstoffgruppe NO_x die in der Literatur genannten Wirkungsschwellenwerte von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel lägen. Diese Zielwerte zum Schutz der Vegetation seien als Schwellenwerte der niedrigsten relevanten und effektiven Exposition anzusehen und würden in den FFH-Gebieten bereits durch die Vorbelastung erreicht oder überschritten. Sodann vergleicht die Planfeststellungsbehörde die derzeitigen NO_x -Belastungen mit den im Planfall 2020 zu erwartenden NO_x -Belastungen. Dabei gelangt sie zu dem Ergebnis, dass soweit überhaupt eine Zunahme zu prognostizieren sei, diese sich nicht nachweisbar negativ auf die Vegetationsbestände auswirken werde. Aus den Ergebnissen einer Beweissicherung an der Startbahn 18 West ergebe sich, dass die Zunahme des Flugverkehrs und die damit verbundenen Stickoxidimmissionen keinen nachweisbar negativen Einfluss auf die Vegetationsbestände am Flughafen gehabt habe. Auch aktuelle Ergebnisse der Intensivmessstelle Frankfurt Flughafen zeigten unauffällige Ergebnisse. Eine Abhängigkeit der Depositionshöhe von der Entfernung zur Startbahn West habe nicht festgestellt werden können. Schließlich wird im Einzelnen nachgewiesen, dass im Umfeld des bestehenden Flughafens Lebensraumtypen in einem guten Erhaltungszustand vorkämen, obwohl dort eine höhere Stickoxidbelastung festzustellen sei als auf den untersuchten Flächen im Planungsfall 2020 erwartet. Schließ-

lich werde im Allgemeinen durch die vorhandenen trockenen und wasserdurchlässigen Böden eine Anreicherung von Stickstoff im durchwurzelter Boden weitgehend verhindert. Es sei zulässig, bei nicht vorhandener Staunässe und einer vorhabensbedingt nicht wesentlichen Änderung der Hintergrundbelastung auf eine Irrelevanz der Stickoxidmissionen für die vorkommenden Lebensraumtypen zu schließen. Dies gelte insbesondere, wenn Teilflächen eines entsprechenden Lebensraumtyps mit gutem Erhaltungszustand bei einer vergleichbaren Hintergrundbelastung vorkämen.

Die gegen die vorgenannte Einschätzung erhobenen Einwände des Antragstellers werden aller Voraussicht nach nicht zu einem Erfolg der Klage führen. Das bisherige Vorbringen des Antragstellers lässt Zweifel an der Richtigkeit der Prognose der Planfeststellungsbehörde nicht aufkommen, die Zunahme der NO_x -Belastung werde nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Natura-2000-Gebiete im Umfeld des Frankfurter Flughafens führen.

Die Planfeststellungsbehörde war insbesondere nicht gehalten, ihre Risikobetrachtung nach dem Konzept der critical loads (kritische Eintragsraten) vorzunehmen.

Der Antragsteller geht zwar zutreffend davon aus, dass durch den Ausbau des Flughafens, der sich kapazitätserhöhend auswirkt, die Stickoxidemissionen ($\text{NO}_x = \text{NO}_2 + \text{NO}$) in den Natura-2000-Gebieten, die den Flughafen umgeben, zunehmen werden. Stickoxide können unmittelbar über den Luftpfad oder mittelbar über den Bodenpfad schädigend auf Pflanzenbestände einwirken, wobei der direkte Bodeneintrag größere Bedeutung hat. Über diesen Wirkpfad können langfristig Stickstoffanreicherungen im Boden stattfinden. Diese können die Nährstoffversorgung bestimmter Pflanzen beeinflussen. Dadurch ist insbesondere auf nährstoffarmen und trockenen Standorten zu befürchten, dass für diese Standorte charakteristische Lebensraumtypen durch die Verbreitung konkurrenzstärkerer Pflanzen verdrängt werden. Dies wiederum zieht Veränderungen im Spektrum der für die Lebensraumtypen charakteristischen Tierarten nach sich (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 103, und Urteil vom 12. März 2008 - 4 A 3.06 -, juris, Rdnr. 108). Zur Beurteilung der Gefährdung unterschiedlicher Vegetationseinheiten durch Stickoxide wurden als Ergebnis verschiedener Workshops sog. critical loads für den Bodenpfad und sog. critical levels für den Luftpfad festgelegt. Der Wert der critical loads be-

20081223151516_Beschluss11_B_368_08_T

stimmt denjenigen Bodeneintrag, bis zu dessen Erreichung nach derzeitigem Erkenntnisstand langfristig keine signifikanten schädlichen Effekte an Ökosystemen und Teilen davon zu erwarten sind. Sie geben an, welche Menge eines Stoffes pro Fläche und Zeitraum in ein Ökosystem eingetragen werden kann, ohne dass nach derzeitigem Wissensstand langfristig schädliche Wirkungen auftreten. Sie definieren einen wirkungsorientierten Zielwert, der insbesondere in Ballungsräumen - wie hier - deutlich unterhalb der realen Belastung liegt und deshalb nur durch umfangreiche übergreifende Emissionsminderungsmaßnahmen erreicht werden kann. Die Genauigkeit der Methoden, aus denen critical loads abgeleitet werden, erlauben keine konkrete Prognose von Wirkungen, die von zusätzlichen Stickstoffeinträgen eines einzelnen Vorhabens ausgehen (vgl. Baader-Bosch, Anlage 2 zur Antragsrwiderrung der Beigeladenen, S. 2 f.).

Gegen die Anwendung des Konzepts der critical loads im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung sprechen die Unsicherheiten bei der Angabe konkreter Referenzwerte. Als Referenzwerte haben sich die in der sog. „Berner Liste“ angeführten Werte etabliert, die empirisch ermittelte critical loads für einzelne Vegetationstypen enthält. Die Anwendung dieses Konzepts zum Schutz von FFH-Gebieten hat bislang den „Rahmen wissenschaftlicher Auseinandersetzung“ kaum verlassen. Gesicherte Erkenntnisse scheitern vor allem an einer vergleichsweise noch dünnen Datenbasis empirischer Untersuchungen, insbesondere dem Fehlen von Langzeitstudien. Wissenschaftliche Untersuchungen, die auf die Problematik der empirischen critical loads eingehen, betonen daher einhellig methodische Unsicherheiten, bestehende Wissenslücken und weiteren Forschungsbedarf (so Baader-Bosch, Anlage 2 zur Antragsrwiderrung der Beigeladenen, S. 5 f.). Selbst die nunmehr vom Antragsteller beauftragten Gutachter stehen der Anwendung der critical loads kritisch gegenüber (vgl. Rosenthahl/Godt/Brumme, Anlage 40 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 10. Dezember 2008, S. 12). Sie sehen das Hauptproblem, das die Anwendung des critical loads Ansatzes für FFH-Verträglichkeitsstudien fragwürdig macht, in den unterschiedlichen Referenzzuständen. Während sich die critical loads am unbelasteten Zustand (Nulleinträge) orientieren, bezieht sich die Bewertung des Erhaltungszustandes nach der FFH-Richtlinie auf bereits seit Jahrzehnten belastete Ökosystemzustände.

Auch das Bundesverwaltungsgericht weist darauf hin, dass die Bemühungen, unter Heranziehung der critical loads zu einer Einschätzung der Risiken verkehrsbedingter Schadstoffeinträge zu gelangen, derzeit noch experimentellen Charakter haben und die wünschenswerte Entwicklung standardisierter Reaktions- und Belastungsschwellen insoweit noch nicht abgeschlossen sein dürfte (BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 109). Abgesicherte lebensraumspezifische Wirkungswerte liegen für Stickstoffeinwirkungen bisher nicht vor. Es gibt noch keine anerkannten Bewertungsverfahren und Belastungsgrenzen für Lebensraumtypen (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 108).

Somit bestehen in Bezug auf die Bewertung von Stickstoffeinträgen auch unter Berücksichtigung des besten Standes der Wissenschaft keine einschlägigen Erkenntnisse, die eine verlässliche Risikoprognose im Hinblick auf die Wirkung vorhabensbedingter Schadstoffeinträge auf Natura-2000-Gebiete zulassen. In einer derartigen durch Unsicherheiten des Erkenntnisstandes und der Methodik bestimmten Situation ist es rechtlich nicht zu beanstanden, wenn die Planfeststellungsbehörde zum Zwecke der Risikoabschätzung eine vergleichende Betrachtung der Ist-Situation 2005 von Lebensraumtypen im Umfeld des Frankfurter Flughafens mit der Situation im Planungsfall 2020 angestellt hat, um zu prognostizieren, wie sich die vorhabensbedingt zunehmende Stickoxidbelastung auf den Erhaltungszustand der umliegenden FFH-Gebiete auswirken wird. Dabei handelt es sich um Prognosewahrscheinlichkeiten bzw. Schätzungen, die nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine anerkannte Methode sind, mit der bei Einhaltung wissenschaftlicher Standards bestehende Wissenslücken - wie hier - überbrückt werden können (BVerwG, Urteile vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 64, und 12. März 2008 - 4 A 3.06 -, Rdnr. 94).

Die von der Planfeststellungsbehörde vorgenommene Abschätzung der vorhabensbedingt zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Stickstoffimmissionen beruht im Einzelnen auf folgenden Annahmen: (1.) Auf der Grundlage der festgestellten langjährigen Ist-Belastung mit Stickoxiden (Referenzwerte) werden Flächen ermittelt, auf denen bei (ballungsraumtypischen) Immissionsbelastungen Lebensraumtypen in einem günstigen Erhaltungszustand mit einem lebensraumtypischen Arteninventar vorkommen. (2.) Werden die Referenzwerte

auf einem betrachteten Lebensraumtypen auch im Planungsfall nicht überschritten, spricht dies dafür, dass der entsprechende Lebensraumtyp auch vorhabensbedingt nicht erheblich beeinträchtigt werden wird. (3) Diese Vermutung wird verstärkt, wenn die standörtlichen Verhältnisse des Bodens und des Grundwassers keine Beeinträchtigungen der Lebensraumtypflächen durch (weiteren) Stickstoffeintrag befürchten lassen und (4.) eine Beziehung zwischen vorhandenen ungünstigen Erhaltungszuständen einzelner Lebensraumtypen im Umfeld des Vorhabens und einer dort stattfindenden langjährigen Belastung mit Stickoxiden nicht nachweisbar ist.

An der Schlüssigkeit dieser naturschutzfachlichen Argumentation zu zweifeln, besteht für den Senat kein Anlass. Sie wird wissenschaftlich abgesichert durch ein vom Hessischen Landesamt für Straßenverkehrswesen eingeholtes Fachgutachten (Schlutow, Verallgemeinerungswürdige Schlussfolgerungen zur Anwendung der critical loads für eutrophierenden Stickstoff bei der Bewertung der möglichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele von FFH-Lebensräumen vom 12. November 2007, Band 681 der Beiakten). Das Fachgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass eine Regelvermutung dafür besteht, dass eine erhebliche Beeinträchtigung von Lebensraumtypen durch Einträge von Stickstoffverbindungen auch unter Zugrundelegung des Modells critical loads nicht zu befürchten ist, wenn trotz langjähriger hoher Stickstoffbelastung in dem Gebiet eine Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustandes eines Lebensraumtyps nicht festzustellen und kein erhebliches Anheben der Hintergrunddeposition durch zusätzliche Einträge droht. Es erachtet es ausdrücklich für die entsprechende Beurteilung als ausreichend, auf den Luftstickstoff abzustellen, ohne den Bodeneintrag selbst zu bestimmen. Die vorgenannte Regelvermutung wird verstärkt, wenn belegt werden kann, dass - trotz der hohen Belastung mit Luftstickstoff - die für den Lebensraumtyp charakteristischen Indikatorarten vorhanden sind. Weiter verstärkt wird die Regelvermutung, wenn gewährleistet ist, dass keine für die Beurteilung relevanten Beschränkungen der Wasserqualität im Boden oder im Grundwasser vorliegen und der zu schützende Lebensraumtyp nicht an grund- oder stauwasserbeeinflusste Standorte gebunden ist, (es sei denn, es liegen keine für die Beurteilung relevanten Beschränkungen der Wasserqualität im Boden oder im Grundwasser vor).

Der Senat kann unter Berücksichtigung seines bisherigen Erkenntnisstandes nicht davon ausgehen, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Entwicklung ihres Prognosemodells aus dem vorgenannten Fachgutachten falsche Schlussfolgerungen gezogen hat. Vielmehr hat die Verfasserin des Fachgutachtens in einer ergänzenden Stellungnahme vom 24. Juni 2008 (vgl. Anlage 3b zur Antragserwiderung des Antragsgegners) bestätigt, dass sie die Anwendung der von ihr im Fachgutachten vom 12. November 2007 aufgestellten Grundsätze durch die Planfeststellungsbehörde nachvollzogen hat. Sie hat anhand der Beispiele der FFH-Gebiete Kelsterbacher Wald sowie Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf die Anwendung der Regelvermutung überprüft und ist dabei zu dem Ergebnis gelangt, dass die Ergebnisse des Planfeststellungsbeschlusses bei Anwendung der von ihr aufgestellten Grundsätze bestätigt werden. An der Seriosität und dem Sachverstand der Fachgutachterin zu zweifeln, besteht für den Senat nicht der geringste Anlass. Sie ist durch eine Vielzahl von Veröffentlichungen zu den Auswirkungen von eutrophierendem Stickstoff auf Ökosysteme ausgewiesen. Besonders hervorzuheben ist ihre Mitarbeit an den in Auftrag des Umweltbundesamtes durchgeführten Forschungs- und Entwicklungsvorhaben "Critical Loads für Säure und eutrophierendem Stickstoff" (2004) und "Nationale Umsetzung UNECE-Luftreinhaltekonvention (2008)".

Durch die Anwendung ihres Prognosemodells hat sich die Planfeststellungsbehörde die hinreichende Gewissheit verschafft, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der untersuchten Lebensraumtypen durch vorhabensbedingte Stickoxidimmissionen nicht zu befürchten ist. Auch die oberste Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass aus dem Vorhandensein von Lebensraumtypen in einem günstigen Erhaltungszustand trotz langjähriger hoher Luftstickstoffbelastung und den Ergebnissen der Dauerbeobachtungsflächen an der Startbahn 18 West geschlossen werden kann, dass auch zukünftig keine erheblichen Beeinträchtigungen der entsprechenden Lebensraumtyps drohen (Stellungnahme des HMULV vom 16. November 2007, Band 582 der Beiakten, und 6. Dezember 2007, Band 582 der Beiakten).

Es ist für den Senat auch nicht erkennbar, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Anwendung ihres Prognosemodells von falschen oder nicht hinreichend gesicherten Tatsachen ausgegangen ist.

Der Antragsteller meint, zur Beantwortung der Frage, ob eine (durch die langjährigen Stickstoffbelastungen bedingte) Verschlechterung des Erhaltungszustandes eines Lebensraumtyps eingetreten sei, könne nicht (allein) auf die Bewertung in den Standarddatenbögen und die Grunddatenerhebungen abgestellt werden. Weder aus den Standarddatenbögen noch aus der Grunddatenerhebung ergebe sich eine dynamische Entwicklung oder eine sonstige Aussage über den Einfluss der Stickstoffimmissionen auf die maßgeblichen Lebensraumtypen. Dies gelte umso mehr, als auch negative Veränderungen eines Lebensraumtyps, die keinen Wechsel des Erhaltungszustandes nach der Klassifizierung in den Meldebögen (Stufe A = hervorragend; Stufe B = gut; Stufe C = mittel bis schlecht) zur Folge hätten, eine relevante Beeinträchtigung darstellten. Selbst ein als im hervorragenden Erhaltungszustand eingestufte Lebensraumtyp könne somit durch Luftschadstoffe bereits maßgeblich beeinträchtigt sein.

Dem ist zunächst entgegenzuhalten, dass die Auswirkungen von Stickstoffeinträgen in den Standarddatenbögen und in den Grunddatenerhebung sehr wohl - wenn auch nur indirekt oder indikativ über die Feststellung der Vegetationsausstattung - angezeigt werden (vgl. dazu Schlutow, Anlage 3c zur Klageerwiderung des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 2). Nach dem hessischen Bewertungssystem für Lebensräume wird eine Beeinträchtigung in der Bewertung des Erhaltungszustandes berücksichtigt, wenn die Beeinträchtigung bzw. ihre Auswirkungen im konkreten Bestand beobachtbar sind. Bezogen auf die Stickstoffeinträge bedeutet dies, dass eine Beeinträchtigung in die Bewertung eingeht, wenn zum Beispiel Veränderungen im Artenspektrum zu beobachten sind, als deren Ursache ein Stoffeintrag plausibel angenommen werden kann. Wenn in einem Lebensraumtyp keine derartigen Auswirkungen zu beobachten sind, kann auch bei Überschreitung der critical loads der Erhaltungszustand hervorragend sein. Eine Überschreitung der critical loads ohne sichtbare Effekte in einem Lebensraumtyp bietet vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die critical loads selbst keine wissenschaftlichen Ergebnisse im engeren Sinne, sondern Werte darstellen, die aus zum Teil hochgradig abstrahierten Modellierungen resultieren (vgl. dazu auch die obigen Ausführungen), keinen Anlass, die Bewertung des Erhaltungszustandes auf der Ebene der Einzelbestände bzw. FFH-Gebiete in Frage zu stellen (Stellungnahme des HMULV vom 24. Juni 2008, S. 33 f. unter Hinweis auf eine Positions-

bestimmung des Fachbereichs Naturschutzdaten des Landesbetriebs Hessen-Forst vom 17. März 2008, Anlage 2 zur Klageerwiderung des Antragsgegners). Die Gutachterin des Antragsgegners führt überzeugend aus, dass es von einem „natürlichen harmonischen Gleichgewicht der Naturkomponenten“ zeuge, wenn bei der Grunddatenerhebung für eine naturnahe Waldgesellschaft ein günstiger Erhaltungszustand festgestellt werde (vgl. dazu Schlutow, Anlage 3c zur Klageerwiderung des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 5).

Die Planfeststellungsbehörde stützt im Übrigen ihre Erkenntnis, die im Umfeld des Flughafens vorhandenen Lebensraumtypen seien bisher durch flughafenbedingte Schadstoffmissionen unbeeinträchtigt geblieben, nicht allein auf die Ergebnisse der Grunddatenerhebungen und die Angaben in den Standarddatenbögen, sondern auf weitere Untersuchungen.

Dabei handelt es sich um einen „Bericht der Hessischen Forstlichen Versuchsanstalt - Abteilung Forsthydrologie“ über ein forstökologisches Beweissicherungsverfahren im Raum der Startbahn 18 West des Frankfurter Flughafens, das im Zeitraum von Juli 1981 bis September 1991 durchgeführt wurde (vgl. Band 677 der Beiakten, S. 1 ff.). Gegenstand dieser Untersuchung waren die Feststellung und Quantifizierung der Auswirkungen des Baus und der Nutzung der im April 1984 in Betrieb genommenen Startbahn 18 West auf den Wasser- und Stoffhaushalt der benachbarten Wälder. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Belastung des Beweissicherungsgebiets durch Niederschlagsdeposition atmosphärischer Schadstoffe nach den zehnjährigen hydrochemischen Untersuchungen trotz der Lage in dem durch ein hohes Emissionsaufkommen gekennzeichneten Ballungsraum und trotz Inbetriebnahme der Startbahn 18 West als vergleichsweise mäßig einzustufen ist. Höher liegende Waldgebiete der hessischen Mittelgebirge mit entsprechenden Niederschlägen weisen deutlich höhere Einträge organischer Säuren und Schadstoffe auf. Räumliche Belastungsschwerpunkte sind nicht erkennbar gewesen. Bei den über 10 Jahre hinweg untersuchten anorganischen Parametern gab es keine Anstiege der Depositionsraten, sondern im Gegenteil zumeist rückläufige Tendenzen. Weder der Wasserhaushalt noch die Qualität des Niederschlags-, Bodensicker- und Grundwassers noch die Elementgehalte in den Assimilationsorganen der Waldbäume sind während des zehnjährigen Untersuchungszeitraums erkennbar beeinflusst worden (Band 677 der Beiakten, S. 106 ff).

Der vorgenannte Befund der Hessischen Forstlichen Versuchsanstalt ist durch Messungen, die im Zeitraum 1992 bis 2001 an einer Bodendauerbeobachtungsfläche des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie (HLUG) in unmittelbarer Nähe der Startbahn 18 West durchgeführt wurden, bestätigt worden. Insgesamt haben diese Messungen erbracht, dass die Spurenstoffgehalte des Bodens für Ballungsräume typisch sind und keine deutlich erhöhten Werte aufweisen. Alle Spurenstoffe liegen im Bereich der Hessischen Hintergrundwerte. Bei den Wiederholungsuntersuchungen ist allgemein eine Tendenz zum Rückgang der Spurenstoffgehalte zu erkennen gewesen. Die mittlere Stoffbilanz für die obersten 30 cm Bodenprofil ist für die meisten Stoffe negativ. Eine Verlagerung dieser Stoffe in den Untergrund ist trotz leicht steigender PH-Werte wahrscheinlich. Die Ergebnisse der Bodenwasseruntersuchungen manifestierten die Tendenzen, die sich bei den Untersuchungen der Bodenfestphase angedeutet haben. Durch Humusabbau freigesetzte Stoffe können aus dem Boden ausgewaschen werden (vgl. PFB, S. 2226 f. sowie Texte 06/02 des Umweltbundesamtes, Bodendauerbeobachtungen in Deutschland, Ergebnisse in den Ländern, S. 111, Band 672 der Beiakten, S. 495 ff.).

Ferner verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ergebnisse einer Bodendauerbeobachtung, die zwischen März 2004 und Juli 2005 im Auftrag des Hessischen Landesamts für Umwelt und Geologie (HLUG) an eine Intensivmessstelle westlich der Startbahn 18 West durchgeführt wurde. Diese hat ebenfalls eine unauffällige Depositionssituation erbracht, die in ihren Hauptelementen etwa dem entsprach, was im weiteren Umfeld von Ballungsräumen zu erwarten war. Im Übrigen ergab sich eine Abnahme bei allen Komponenten außer NO_3 - N gegenüber ähnlichen Messungen des Landesamts in den Jahren 1992/1993. Eine Abhängigkeit der Depositionshöhe von der Entfernung zur Startbahn 18 West konnte nicht festgestellt werden (vgl. Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, Intensivmessstelle Frankfurt Flughafen (HE), Ergebnisse: Stand 09/2005; veröffentlicht im Internetauftritt der HLUG).

Schließlich hat die Beigeladene zur Erstellung der Planfeststellungsunterlagen im Jahre 2003 eine bodenkundliche Untersuchung durchführen lassen (vgl. G1, Teil III.5; Band 230 der Beiakten). Die Probestellen lagen im südwestlichen Schwanheimer Wald (3), im nördli-

chen Mark- und Gundwald (6) sowie im Waldgebiet östlich des Parallelbahnsystems (4). An den 13 Probestellen ergab sich ein Stickstoffvorrat von 1,7 bis 2,4 Tonnen je Hektar, was einer sehr geringen Stickstoffversorgung entspricht (vgl. dazu Baader-Bosch, Anlage 2 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 13 ff.).

Diese außerhalb des Gebietes durchgeführten Bodenuntersuchungen sind auch für den Lebensraumtyp 9190 im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald repräsentativ. So weist der Probenentnahmestandort im südlichen Schwanheimer Wald hinsichtlich der Boden- und Grundwasserverhältnisse dem Kelsterbacher Wald vergleichbare Verhältnisse auf. Beide Flächen sind mit Honiggras-Buchen-Traubeneichen-Wald bestanden, die dem Lebensraumtyp 9190 zuzuordnen sind, und verfügen über denselben Bodentyp und Grundwasserstand. Entsprechendes gilt für die Intensivmessstelle an der Startbahn 18 West im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf (vgl. Schlutow, Anlage 16 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 13 f.; Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, Anlage 15 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren; vgl. auch Karte G1.III.5.1, Band 230 der Beiakten).

Soweit der Antragsteller im Hinblick auf den Eichenbestand im Kelsterbacher Wald meint, nach der von der Planfeststellungsbehörde angewandten Methode hätte eine negative Verträglichkeitsprognose angestellt werden müssen, da die Eichen derzeit bereits starken Beeinträchtigungen ausgesetzt seien, was seine Ursache (möglicherweise) darin habe, dass aufgrund langjähriger Stickstoffeinträge Verschlechterungen des Erhaltungszustandes des Lebensraumtyps 9190 eingetreten seien, vermag dies die Richtigkeit der Verträglichkeitsprüfung ebenfalls nicht in Zweifel zu ziehen. Eine Überprüfung durch die obere Forstbehörde hat ergeben, dass nach Mitteilung des Leiters des zuständigen Forstamtes Groß-Gerau der Entwurf der Forsteinrichtung 2005 für den Kelsterbacher Wald von einer Gesamtgröße von ca. 471 ha und einer Baumbestandsfläche von 412 ha ausgeht. Dies entspricht der Baumbestandsfläche der Forsteinrichtung 1987. Der Anteil der mit Eichen besetzten Flächen ist dabei von 36 % (1987: 148, 32 ha) auf 45 % (2005: 184, 4 ha) gestiegen (vgl. Regierungspräsidium Darmstadt, Anlage 6 zur Klageerwiderung des Antragsgegners). Die vom Antragsteller auf Blatt 43 f. der Klagebegründung vom 24. März 2008 ge-

20081223151516_Beschluss11_B_368_08_T

nannten Zahlen sind danach unzutreffend. Im Übrigen hat Schlutow (vgl. Anlage 3c zur Klageerwiderung des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 6 f) anhand der bodenchemischen Verhältnisse im Kelsterbacher Wald nachgewiesen, dass der (teilweise schlechte) Vitalitätszustand der dort dominierenden Traubeneiche auf Veränderungen des Klimas und nicht auf den Stickstoffeintrag zurückzuführen ist.

Auch der Hinweis des Antragstellers darauf, dass das Vorkommen Stickstoff liebender Pflanzen - Brombeere und Landreitgras - auf trockenen Flächen nördlich und östlich des Flughafens zeige, dass Stickstoffimmissionen auch die Eutrophierung von trockenen, stau-nässefreien Standorten auslösten, und dort charakteristische Arten der maßgeblichen Lebensraumtyps beeinträchtigten, vermag keine Zweifel an der Richtigkeit der Prognose der Planfeststellungsbehörde hervorzurufen. Wie Schlutow (Anlage 3c zur Klageerwiderung des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 8) ausführt, gilt die vom Antragsteller geäußerte Befürchtung der Eutrophierung von trockenen Standorten nur für solche Bereiche, bei denen bisher eine Stickstofflimitierung vorlag. Demgegenüber gibt es seit Jahrtausenden natürliche oder naturnahe Wälder, in welchen ein hoher Anteil von Stickstoff fixierenden Pflanzen vorkommt, die nicht stickstofflimitiert sind. Dort wird seit jeher Stickstoff in den Boden aufgenommen und die Aufnahmekapazität ist ausgeschöpft. Weitere Einträge werden nicht mehr aufgenommen, sondern gehen mit dem Regenwasser ins Grundwasser. Die These, dass die Stickstoffaufnahmekapazität insbesondere im Kelsterbacher Wald erschöpft ist, wird durch das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie gestützt. Dies kommt zu dem Ergebnis, dass das Nitratrückhaltevermögen der dort vorfindlichen nur wenige Zentimeter mächtigen Humusschicht in der Form von Moder lediglich gering ist (Anlage 15 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren; Schlutow, Anlage 16 zum Schriftsatz des Beklagten vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 1 ff.). In diesen Waldgesellschaften hat sich ein Gleichgewicht zwischen den dort vorhandenen Arten eingestellt. Das Vorkommen von Stickstoff tolerierender Pflanzen - wie Brombeere und Landreitgras - kann - nach Schlutow - somit nicht als Indiz für eine anthropogen bedingte Eutrophierung gewertet werden.

Folglich kann auch die Feststellung des Gutachters des Antragstellers, dass sich auf den Flächenanteilen - insbesondere entlang von Verkehrsstrassen und teilweise sogar Waldwe-

gen - des Lebensraumtyps 9190 im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald die Brombeere und das Landreitgras ausgebreitet hätten (Goebel, Anlage 33 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 13. Oktober 2008), die angestellte Beeinträchtigungsprognose nicht in Zweifel ziehen. Die Gutachterin des Antragsgegners betont in ihrer Stellungnahme vom 24. November 2008 nochmals, dass Brombeere und Landreitgras gegenüber dem N-Gehalt des Bodens zwar extrem tolerant, aber nicht von einem hohen Stickstoffgehalt abhängig sind. Aus diesem Grund sind die beiden Arten als „Eutrophierungsanzeiger“ nicht geeignet. Deren Ausbreitung im Kelsterbacher Wald beruht vielmehr darauf, dass sie nach dem Verlust von Eichen, der durch die negative klimatische Wasserbilanz hervorgerufen werde, große durch Licht begünstigte Freiräume besiedeln können (Schlutow, Anlage 16 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 12 f.; Forstamt Mörfelden, Anlage 31 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 13. Oktober 2008; Baader-Bosch, Anlage 19 zum Schriftsatz der Beigeladenen vom 21. November im Hauptsacheverfahren; Goebel, Anlage 33 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 13. Oktober 2008, S. 7, 18). Diese Einschätzung wird vom Hessischen Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz geteilt (vgl. Anlagen 8 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 5). Ein Zusammenhang zwischen Deckungsgrad an Landreitgras sowie Brombeere und dem Ausmaß der NO_x-Belastung lässt sich nicht begründen (HMULV, Anlage 17 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008). Insoweit fällt auch auf, dass der Gutachter des Antragstellers nicht erklärt, warum sich Landreitgras und Brombeere nicht flächendeckend im Kelsterbacher Wald verbreitet haben. Besonders massive Vorkommen von Landreitgras und Brombeere in Bereichen des Lebensraumtyps 9190 mit schlechtem Erhaltungszustand konnten auch bei einer Begehung des Kelsterbacher Waldes durch Vertreter der obersten und oberen Naturschutzbehörde am 3. Oktober 2008 nicht festgestellt werden (HMULV, Anlage 8 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 4).

Es lässt sich auch kein räumlicher Zusammenhang zwischen den Vorkommen von Landreitgras und Brombeere und dem Verlauf von Verkehrswegen herstellen, in deren Nähe die Stickoxidbelastung am höchsten ist. Vertreter der oberen und obersten Naturschutzbehörde haben während der vorgenannten Ortsbegehung Differenzierungen des Unterwuchses in Abhängigkeit zur Nähe der vergleichsweise hoch mit Stickstoffimmissionen belasteten

Verkehrswege nicht feststellen können (HMULV, Anlage 8 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 4 f.).

Dem Antragsteller ist im Übrigen zwar zuzugestehen, dass eine Stickstoffübersättigung des vorhandenen Waldökosystems zu einer Nährstoffverlagerung und damit zu einer Grundwasserbelastung führt. Dies ist aber im Zusammenhang mit der Bewertung des Erhaltungszustandes von - wie hier - grund- und stauwasserunabhängigen Waldgesellschaften irrelevant (Schlutow, Anlage 3c zur Klageerwiderung des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 9). Diese Erkenntnis steht auch nicht in Widerspruch dazu, dass in dem Konzept der critical loads für trockene Standorte keine besondere Unempfindlichkeit angenommen wird. Denn dieses Konzept bezweckt nicht nur den Schutz von Lebensraumtypen, sondern auch den Schutz des Grundwassers (Schlutow, a.a.O., S. 10).

Nach dem Vorgesagten besteht auch die hinreichende Gewissheit darüber, dass die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes von Lebensraumtypen, die sich in einem ungünstigen Erhaltungszustand befinden, durch vorhabensbedingte Luftschadstoffeinträge nicht behindert wird. Im Eilverfahren ist der Senat zu der Überzeugung gelangt, dass - soweit vorhanden - ein schlechter Vitalitätszustand der im Kelsterbacher Wald stehenden Alteichen nicht auf bestehende Stickstoffimmissionen zurückzuführen ist. Da die Speicherkapazität der Böden für Stickstoff im Untersuchungsraum erschöpft ist, findet eine weitere Stickstoffanreicherung im Wurzelraum nicht mehr statt. Zusätzlich zu erwartende N-Einträge werden unschädlich ins Grundwasser ausgeschieden (Schlutow, Anlage 16 zum Schriftsatz des Beklagten vom 26. November im Hauptsacheverfahren). In diesem Zusammenhang ist auch der Behauptung des Antragstellers zu widersprechen, der „Auskämmeffekt“ bewirke in den Wäldern um den Flughafen, dass die Zunahme der NO_x-Konzentration höher liege als in der Luft. Der Auskämmeffekt führt lediglich dazu, dass die NO_x-Deposition in Wäldern höher ist als in Offenlandbereichen.

Der Antragsteller vertritt nunmehr unter Vorlage einer gutachterlichen Stellungnahme von Rosenthal, Godt und Brumme (in Anlage 34 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 13. Oktober 2008 als „Kurze Stellungnahme nach erster Durchsicht der Verfahrensunterlagen“ vom 7. Oktober 2008 und in Anlage 40 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 10.

Dezember 2008 als [ausführliche] Stellungnahme) die Auffassung, aus methodischen, bodenkundlichen und vegetationsökologischen Gründen bestünden Zweifel an der auf dem Modell von Schlutow beruhenden Beeinträchtigungsprognose. Es sei nicht auszuschließen, dass zusätzliche N-Einträge schädigende Auswirkungen auf den Erhaltungszustand des Lebensraumtyps 9190 im Kelsterbacher Wald hätten. Dies gelte möglicherweise auch für die stärker unter Grundwassereinfluss stehenden Wälder im Mark und Gundwald. Dem vermag der Senat nicht zu folgen. Soweit die Gutachter des Antragstellers in vegetationskundlicher Hinsicht darauf verweisen, dass der bereits vorhandene Bewuchs mit Landreitgras und Brombeere eine vorhandene Schädigung durch eine stickstoffbedingte Eutrophierung des Bodens im Kelsterbacher Wald belege, wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Danach ist davon auszugehen, dass sich Landreitgras und Brombeere zwar gegenüber dem N-Gehalt des Bodens extrem tolerant erweisen, aber nicht von einem hohen Stickstoffgehalt abhängig sind. Aus diesem Grund sind die beiden Arten als „Eutrophierungsanzeiger“ nicht geeignet. Die Kritik der Gutachter der Antragsteller, die auf Schlutow gestützte Prognose sei deshalb fragwürdig, weil sie auf Werten aus bodenkundlichen Befunden für das Umfeld des Flughafens beruhe, die nicht (ohne Weiteres) auf den Kelsterbacher Wald übertragen werden könnten, erscheinen dem Senat bereits dadurch ausgeräumt, dass zwischenzeitlich eine entsprechende „Bodenkundliche Untersuchung“ im Kelsterbacher Wald stattgefunden hat (vgl. Anhang zur Anlage 16 des Schriftsatzes des Beklagten vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren). Diese Untersuchung hat erbracht, dass die dort vorhandenen Boden-pH-Werte - entgegen der Einschätzung der Gutachter des Antragstellers - mit den Annahmen von Schlutow übereinstimmen. Die Kritik des Antragstellers, die Bestimmung des C/N-Verhältnisses mittels Trocknung eines Teils bei 105 °C im Trockenschrank bis zur Gewichtskonstanz sei fehlerhaft, vermag der Senat nicht nachzuvollziehen. Für die Richtigkeit der Behauptung, zur Vermeidung von N-Verlusten werde die Trocknung üblicherweise bei 40 °C bis 60 °C durchgeführt, fehlt es an jeglichem Beleg.

Im Übrigen ergibt sich bereits aus den obigen Ausführungen, dass die Probeentnahmestandorte im südlichen Schwanheimer Wald und im Bereich der Startbahn 18 West im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf hinsichtlich der Boden- und Grundwasserverhältnisse dem Kelsterbacher Wald vergleichbare Verhältnisse

aufweisen. Auch den übrigen Einwänden des Antragstellers ist die Gutachterin des Antragsgegners mit überzeugenden Gründen entgegengetreten (Schlutow, Anlage 16 zum Schriftsatz des Beklagten vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 1-12). Sie bestätigt nochmals, dass eine mögliche Beeinträchtigung der betroffenen Lebensraumtypen durch vorhabensbedingte Stickstoffeinträge nicht zu befürchten ist. Die Aufnahmekapazität der durchwurzelten Bodenzonen für Stickstoff ist begrenzt. Nach eingetretener N-Sättigung können weitere Einträge nicht mehr akkumuliert werden. Überschüssige Einträge werden ins Grundwasser ausgewaschen. Beeinträchtigungen könnten somit nur bei grund- bzw. stauwasserbeeinflussten Standorten auftreten. Da derartige Standorte in den von zusätzlichen N-Immissionen betroffenen Teilen der FFH-Gebiete Kelsterbacher Wald und Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf nicht vorhanden sind, besteht kein fachlich begründbarer Verdacht für die Möglichkeit einer Beeinträchtigung der dort vorhandenen Lebensraumtypen durch N-Belastungen.

Den Gutachtern des Antragstellers (Anlage 34 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 13. Oktober 2008 und Anlage 40 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 10. Dezember 2008) kann zugestanden werden, dass die methodischen Überlegungen von Schlutow zur Abschätzung der Wirkung von Stickstoffeinträgen auf Lebensraumtypen (noch) keine allgemein etablierte Methode wiedergeben. Wie bereits oben ausgeführt, bestehen auch unter Berücksichtigung des besten Standes der Wissenschaft keine hinreichenden Erkenntnisse, die eine verlässliche Prognose der Auswirkung zusätzlicher Schadstoffeinträge in bereits stark belastete Lebensraumtypen zulassen. Aus diesem Grund war die Planfeststellungsbehörde befugt, aus der derzeitigen Situation im Umfeld des Flughafens zu schließen, dass die vorhabensbedingt zu erwartenden Schadstoffeinträge zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen der betrachteten Natura-2000-Gebiete führen. Die theoretischen Ausführungen von Schlutow zeigen, dass dieser Analogieschluss auch wissenschaftlich plausibel ist. Diese Plausibilität wird durch die Stellungnahmen der Gutachter des Antragstellers nicht hinlänglich in Frage gestellt. Sie führen selbst im Hinblick auf die Kernthese von Schlutow aus, es sei möglich, dass Stickstoffeinträge in bodentrockenen, sandigen anhydromorphen - Böden den durchwurzelten Bodenraum ohne schädliche Wechselwirkungen passieren und keine Schädigungen der Vegetation hervorrufen (Rosenthal/Godt/Brumme, Anlage 40 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 10. Dezember 2008,

S. 33). Die Notwendigkeit einer tiefer gehenden Prüfung des konkreten Einzelfalls vermag der Senat aufgrund der Ausführungen der Gutachter des Antragstellers nicht zu erkennen. Dies betrifft auch die Einschätzung, eine fachlich angemessene Prognose könne nicht durch einen Vergleich der in der Luft vorhandenen Stickstoffanteile vorgenommen werden, sondern verlange eine Bestimmung der konkreten Bodeneinträge. Das schlüssige Prognosemodell der Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Bodeneinträge aufgrund der eingetretenen N-Sättigung nicht mehr akkumuliert werden, sondern für die Vegetation unschädlich in das Grundwasser ausgewaschen werden. Vor diesem Hintergrund ist -auch unter Berücksichtigung des Vorbringens des Antragstellers im Schriftsatz vom 21. Dezember 2008 - nicht ersichtlich, welchen Erkenntnisgewinn die Bestimmung der konkreten Stickstoffdeposition bringen soll. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die vermisste bodenkundliche Untersuchung des Kelsterbacher Waldes zwischenzeitlich durchgeführt wurde (s. o.).

Ungeachtet dessen weist der Senat darauf hin, dass die Situation, in der Analogieschlüsse - wie hier - als zulässig erachtet werden, dadurch gekennzeichnet ist, dass sich "die ökologische Wissenschaft nicht als eindeutiger Erkenntnisgeber erweist" (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 -, Rdnr. 65 zu einer artenschutzrechtlichen Prüfung). Dieser durch "wissenschaftliche Unsicherheit" geprägte Zustand schlägt zwangsläufig auf die wissenschaftliche Begründung der Berechtigung des Analogieschlusses durch. Soll der Analogieschluss, als Möglichkeit unter Einhaltung wissenschaftlicher Standards bestehende Wissenslücken zu überbrücken, nicht ad absurdum geführt werden, ist es notwendig, die Überprüfung der Berechtigung des Analogieschlusses auf die Vertretbarkeit zu beschränken. "Wenn und solange die ökologische Wissenschaft sich nicht als eindeutiger Erkenntnisgeber erweist, fehlt es den Gerichten an der auf besserer Erkenntnis beruhenden Befugnis, eine naturschutzfachliche Einschätzung der sachverständig beratenen Planfeststellungsbehörde als 'falsch' und 'nicht rechtens' zu beanstanden" (BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 -, Rdnr. 65). Eine naturschutzfachliche Meinung - wie die der Gutachter des Antragstellers - erweist sich von daher nicht bereits deshalb als vorzugswürdig, weil sie umfangreichere oder aufwendigere Ermittlungen oder strengere Anforderungen für richtig hält. Dies ist erst dann der Fall, wenn sich die "strengere Auffassung" als allgemein anerkannter Stand der Wissenschaft durchgesetzt hat und die gegenteilige Meinung als

nicht (mehr) vertretbar angesehen wird (BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 -, Rdnr. 66). Den Darlegungen des Antragstellers sowie dem Inhalt der von ihm vorgelegten Gutachten kann indes nicht entnommen werden, dass die von der Gutachterin des Antragsgegners geäußerte Einschätzung, die von der Planfeststellungsbehörde vorgenommene Abschätzung des Risikos der Beeinträchtigung der maßgeblichen Lebensraumtypen durch Stickstoffeinträge sei zutreffend vorgenommen worden, dem allgemein anerkannten Stand der Wissenschaft widerspricht und deshalb unvertretbar ist. Insbesondere belegen die Ausführungen der Gutachter des Antragstellers - entgegen der im Schriftsatz vom 21. Dezember 2008 geäußerten Auffassung - nicht, dass bei Berücksichtigung der besten wissenschaftlichen Erkenntnisse eine erhebliche Beeinträchtigung der FFH-Gebiete nicht habe verneint werden dürfen.

Die von der Planfeststellungsbehörde angestellte Verträglichkeitsprognose ist auch nicht deshalb zu beanstanden, weil die NO_x -Vorbelastung auch für FFH-Gebiete, die entfernt von der Messstation Raunheim liegen, ausschließlich aus den Werten dieser Messstation ermittelt worden sind. Es sprechen keine Anhaltspunkte dafür, dass für die weiter entfernt liegenden FFH-Gebiete eine zu geringe Vorbelastung unterstellt wurde.

Die Gesamtbelastung durch Luftschadstoffe im Untersuchungsraum setzt sich aus den Beiträgen zusammen, wie sie durch die zusammengefassten Daten der LASAT-Modellierung aus den Gutachten G 13.1 - G 13.3 ermittelt wurden (G 13.1: Flugverkehr; G 13.2: Kfz-Verkehr und stationäre Quellen auf dem Flughafengelände; G 13.3: Kfz-Verkehr und stationäre Quellen im Umland, Band 251 der Beiakten) und der sog. Gesamthintergrundbelastung. Diese Gesamthintergrundbelastung ist der Anteil an Schadstoffkonzentrationen, der durch die LASAT-Modellierung nicht berücksichtigt worden ist. Dabei handelt es sich um Ferntransporte - Anteil an Schadstoffen, der außerhalb des Untersuchungsraums emittiert und in den Untersuchungsraum verfrachtet wird - sowie um Quellen, die zwar innerhalb des Untersuchungsraums liegen, in den verwendeten Emissionsdaten aber nicht enthalten sind (Eisenbahnstrecken, Schiffs- und sonstiger Verkehr). Für diejenigen Schadstoffe, die an der im Untersuchungsgebiet liegenden Station Raunheim des Hessischen Landesanstalt für Umwelt und Geologie gemessen wurden (CO , NO_2 , PM_{10} und SO_2), ist die Summe der mit LASAT modellierten Konzentrationen mit den Messungen der Station

Raunheim verglichen worden. Die Differenz ergibt die zusätzliche Hintergrundbelastung, die im gesamten Untersuchungsgebiet als solche angenommen worden ist. Insoweit ist die Hintergrundbelastung zwar durch lokale Besonderheiten der Messstation Raunheim (Straßen und Parkplätze, die sich in unmittelbarer Nähe der Station befinden) beeinflusst, die nicht aufgelöst werden konnten. Diese lokalen Phänomene sind zwar nicht im gesamten Untersuchungsgebiet gleich. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass in anthropogen geprägten Gebieten prinzipiell in jeder Umgebung einer Messstation vergleichbare lokale Quellstrukturen vorliegen. Im Übrigen ergibt sich die besondere Eignung der Messstation Raunheim zur Bestimmung der Hintergrundbelastung daraus, dass sie die einzige ist, deren Standort sich in der Nähe des Flughafens befindet, die aber nicht durch in der Nähe befindliche große Emittenten direkt beeinflusst wird (IVU Umwelt GmbH, G 13.4, 29 f.; Band 251 der Beiakten).

Die Eignung der Messstation Raunheim zur Messung der flughafenbedingten Immissionen wird in einem Schreiben des Hessischen Landesamts für Umwelt und Geologie vom 28. April 2008 (Anhang zur Anlage 2 zur Klageerwiderung des Antragsgegners vom 30. Juni 2008) betont. Im Übrigen weist das Landesamt darauf hin, dass an der Station Raunheim im Jahre 2006 ein Jahresmittelwert für NO₂ von 35 µg/m³ gemessen wurde. Zum Vergleich habe die von der Beigeladenen betriebene Messstation Kelsterbach einen entsprechenden Wert von 32 µg/m³ gemessen. Daraus ergibt sich, dass der Wert für die Station Raunheim als eher konservativ anzusehen ist.

Vor diesem Hintergrund ist die - im Übrigen unsubstanzierte - Behauptung des Antragstellers, die Vorbelastung für weiter entfernt liegende Teile von FFH-Gebieten werde mit den Werten der Messstation Raunheim zu niedrig ermittelt, für den Senat nicht nachvollziehbar. Der Antragsteller trägt im Übrigen auch nicht substantiiert vor, welchen Einfluss eine zu niedrige Annahme der Hintergrundbelastungen für den Ist-Fall 2005 auf die Verträglichkeitsprognose der Planfeststellungsbehörde haben könnte.

Die vom Antragsteller in der Antragsbegründung zitierte pessimistische Einschätzung hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung des Eichenbestands im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald, die während des Verfahrens zur Änderung des Landesentwicklungsplans abgege-

ben wurde, vermag die Richtigkeit der im Planfeststellungsverfahren getroffenen Verträglichkeitsprognose ebenfalls nicht durchgreifend in Zweifel zu ziehen. Es ist nicht zu beanstanden, wenn die Planfeststellungsbehörde aufgrund einer aktuellen, fachbehördlich und gutachterlich gestützten Prognose zu einer anderen Einschätzung gelangt als in einem früheren Verfahren.

Es kann auch nicht festgestellt werden, dass die Planfeststellungsbehörde bei der Prognose über die Auswirkungen der vorhabensbedingten Stickoxidbelastung die „Fragmentierung“ im Kelsterbacher Wald außer Acht gelassen und das daraus resultierende Risiko von „Randschäden“ mit nur 100 m zu gering kalkuliert habe. In dem FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald verbleiben nach der Verwirklichung des Vorhabens ca. 215 ha Waldfläche, die sich auf sieben Inselflächen verteilen, die wiederum eine Größe von zwischen ca. 2,14 ha bis ca. 169,44 ha aufweisen (PFB, S. 1345). Die Planfeststellungsbehörde hat im Planfeststellungsbeschluss eingehend dargelegt, warum mit den angenommenen 100 m die maximalen Wirtiefen der Waldrandeffekte abgedeckt werden und warum sie von der im Raumordnungsverfahren unter Vorsorgegesichtspunkten angenommenen Betrachtungstiefe von 300 m Abstand genommen hat (PFB, S. 1344 f.). Dem ist der Antragsteller nicht mit beachtlichen Gründen entgegengetreten.

Die Planfeststellungsbehörde ist auch zutreffend davon ausgegangen, dass die in der Randzone von 100 m zu erwartenden Waldrandschäden durch Waldrandunterpflanzung minimiert werden können. Hierzu hat das Regierungspräsidium Darmstadt als obere Forstbehörde in einer Stellungnahme vom 15. Juni 2008 (Anlage 5 zur Klageerwiderung des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, vgl. auch Stellungnahme des HMULV vom 16. November 2007, S. 157, Band 582 der Beiakten) betont, dass Waldrandunterbauten fachlich anerkannte Maßnahmen sind, um Waldrandeffekte zu lindern. Soweit der Antragsteller dies generell in Zweifel zieht und darüber hinaus meint, dass die Waldrandunterpflanzungen erst nach über 30 Jahren wirksam werden, bleibt sein Vorbringen ebenfalls ohne Substanz. Im Übrigen ist der Senat bereits in einem früheren Verfahren von der grundsätzlichen Wirksamkeit derartiger Waldrandunterpflanzungen ausgegangen (vgl. Urteil vom 28. Juni 2005 - 12 A 8.05 -, juris, Rdnr. 93 f.)

Auch die im Hinblick auf die vorhabensbedingt zu erwartende Zunahme der Schadstoffbelastung erhobene Rüge des fehlerhaften Risikomanagements, ist unbegründet. Zwar kann die Anordnung von Beobachtungsmaßnahmen (sog. Monitoring) ein notwendiger Bestandteil auch der Beeinträchtigungsprognose sein, der sich gerade bei wissenschaftlicher Unsicherheit anbietet. Durch ein derartiges Monitoring sollen weitere Erkenntnisse über die Beeinträchtigungen gewonnen und dementsprechend die Durchführung des Vorhabens gesteuert werden. Die Wirksamkeit eines derartigen Risikomanagements muss Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen für den Fall anordnen, dass die Beobachtung nachträglich einen Fehlschlag der positiven Prognose anzeigt (sog. Compliance; vgl. BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 55). Dem Antragsteller ist auch zuzugestehen, dass die Planfeststellungsbehörde in A XI 11.1 des Planfeststellungsbeschlusses (PFB, S. 162) der Vorhabensträgerin aufgegeben hat, im Hinblick auf die Deposition von Luftschadstoffen ihr Untersuchungsprogramm zu erweitern und östlich des Flughafengeländes zur Überwachung der komplexen Zusammenhänge der Schadstoffdepositionen eine zusätzliche Intensiv-Bodendauerbeobachtungsfläche einzurichten, ohne gleichzeitig begleitende Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen anzuordnen. Dies ist aber deshalb unschädlich, weil die angeordnete Einrichtung der Beobachtungsfläche kein Bestandteil der Beeinträchtigungsprognose ist. Die Planfeststellungsbehörde hat sich - wie die obigen Ausführungen zeigen - die hinreichende Gewissheit verschafft, dass die in der Nähe des Vorhabens befindlichen Natura-2000-Gebiete durch Schadstoffeinträge nicht erheblich beeinträchtigt werden. Die angeordneten Beobachtungsmaßnahmen sind somit nicht Bestandteil eines Risikomanagements für den Fall bestehender Unsicherheit. Sie werden der Vorhabensträgerin vielmehr rein vorsorglich aufgeben, um die Repräsentativität der Ergebnisse der bisherigen Luftschadstoffuntersuchungen in der Nähe der Startbahn 18 West abzusichern (vgl. PFB, S 2228).

Soweit der Antragsteller bemängelt, dass die Beeinträchtigungsprognose im Hinblick auf die vorhabensbedingte Zunahme der Luftschadstoffe deshalb fehlerhaft sei, weil der Betrachtung nicht die „technisch machbare Kapazität“ zugrunde gelegt worden sei und eine Auswirkungsprognose für den Zeitraum nach 2020 fehle, wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zu den Lärmbeeinträchtigungen der Avifauna verwiesen,

1.4.2.4 Es sprechen auch keine gewichtigen Gründe dafür, dass die Planfeststellungsbehörde die Beeinträchtigungen, denen das FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald im Übrigen vorhabensbedingt ausgesetzt ist, fehlerhaft unterschätzt hat.

1.4.2.4.1 Im Hinblick auf den zum Schutzziel des FFH-Gebiets Kelsterbacher Wald bestimmten Hirschkäfer geht die Planfeststellungsbehörde (bei der Auswirkungsprognose für den Lebensraumtyp 9110, zu dessen charakteristischen Arten der Hirschkäfer zählt) davon aus, dass nach der Vorhabensrealisierung auf der nördlich der geplanten Landebahn liegenden Inselfläche 1.1 (vgl. zur Lage der Inselflächen den Plan G2.II.4; Band 640 der Beiakten) Waldlebensräume abzüglich der als Funktionsverlust zu bewertenden flächigen Aushiebe von 96,63 ha verbleiben (PFB, S. 1379 f.) Auf der südwestlich der geplanten Landebahn befindlichen Inselfläche 1.2 betrage der verbleibende Waldlebensraum abzüglich der flächigen Aushiebe 59,97 ha (PFB, S. 1379 f.). Unter Auswertung der in der Literatur beschriebenen Lebensraumsansprüche des Hirschkäfers und dessen Mobilität (vgl. insbes. Rink, Der Hirschkäfer *Lucanus cervus* in der Kulturlandschaft: Ausbreitungsverhalten, Habitatnutzung und Reproduktionsbiologie im Flusstal, 2006; Band 679 der Beiakten, S. 133 ff, Schaffrath, Datenverdichtung und Nachuntersuchung 2005 zur Verbreitung des Hirschkäfers (*Lucanus cervus*) in Mittel- und Nordhessen, 2005; Band 678 der Beiakten, S. 101 ff.; Schaffrath, Flächendeckende Erfassung des Hirschkäfers (*Lucanus cervus* [Linne]) im Kelsterbacher Wald, Feststellung der Verbreitung der Art im Gelände sowie Kartierung mutmaßlicher Stubben, 2007; Band 563 der Beiakten, S. 201 ff.) bestimmt die Planfeststellungsbehörde den Anteil der Habitatfläche des Hirschkäfers in der nördlichen Inselfläche (1.1) mit 44,83 ha (davon 33,9 ha im FFH-Gebiet) und in der südwestlichen Inselfläche (1.2) mit 40,29 ha (davon 30,57 ha im FFH-Gebiet). Somit verbleibe auf beiden Inselflächen ein stabiles Hirschkäfervorkommen, zumal die Population stützende Maßnahmen, unter anderem in Form einer Verbringung besiedelter Stubben, durchgeführt würden (PFB, S. 1364 ff). Auch auf den Inselflächen 1.3, 2.1 und 2.2 sei ein Funktionsverlust für den Hirschkäfer nicht zu erwarten. Die Größe der Habitatflächen des Hirschkäfers betrage - abzüglich der als Funktionsverlust bewerteten Flächen auf denen Aushiebe vorgenommen würden - auf der Inselfläche 1.3 7,94 ha, auf der Inselfläche 2.1 9,41 ha und auf der Inselfläche 2.2 6,61 ha. Eine dauerhafte Besiedlung dieser Restflächen sei, insbesondere aufgrund der hier ebenfalls vorgesehenen populationsstützenden Maßnahmen, zu prognosti-

zieren (PFB, S. 1379 f.). Demgegenüber sei ein flächendeckender Verlust von Habitaten für den Hirschkäfer auf den Inselflächen 1.5 (westlich der geplanten Landebahn) und 1.4 (östlich der geplanten Landebahn) infolge des dort stattfindenden Aushiebs und der anschließenden Niederwaldbewirtschaftung anzunehmen. Auch der für die genetische Stabilität der Art notwendige Individuenaustausch zwischen den verbleibenden Habitatflächen innerhalb des FFH-Gebietes werde nicht unterbunden. Telemetrische Untersuchungen hätten ergeben, dass sowohl männliche als auch weibliche Hirschkäfer mehrere hundert Meter überflogen hätten. Drei Käfer hätten sogar Distanzen von 1000 m bis 2000 m zurückgelegt. Somit stellten weder die Rollbrücke zwischen den Inselflächen 2.1 und 2.2 (südlich der A3) noch die geplante Landebahn eine unüberwindbare Barriere dar. Im Übrigen könnten selbst verinselte Bestände bei Vorliegen geeigneter Habitate stabile Bestände aufweisen. Dies belegten die Vorkommen südlich der A3. Für diese schon derzeit stark verinselten Vorkommen sei weniger ihre Vernetzung mit der Umgebung relevant als die nachhaltige Sicherung geeigneter Nahrungs- und Entwicklungsgrundlagen nach dem Verschwinden abgängiger Eichen (PFB, S. 1364 ff).

Der Senat vermag nicht festzustellen, dass die vorgenannte Beeinträchtigungsprognose deshalb fehlerhaft ist, weil auf den Inselflächen 1.3, 2.1 und 2.2 die Hirschkäfer wegen ihrer Isolierung keine Überlebenschancen haben, da sie einen Abstand von mehr als 500 m nicht überwinden könnten und deshalb der notwendige Genaustausch unterbunden werde.

Selbst wenn man in einer worst case Betrachtung die Distanz, die ein Hirschkäfer maximal überwinden kann, mit dem Antragsteller mit 500 m annimmt, wird der Genaustausch zwischen Hirschkäfern auf den verschiedenen Habitatflächen des FFH-Gebietes Kelsterbacher Wals nicht unterbrochen. Eine derartige Mobilität reicht aus, um die zwischen den Inselflächen 1.2 und 1.3 sowie den Inselflächen 2.1 und 2.2 geplanten Rollbrücken zu überwinden. Entsprechendes gilt für den Individuenaustausch zwischen den südlichen Inselflächen und dem FFH-Gebiet Heidelandschaft westlich von Mörfelden-Walldorf mit angrenzenden Flächen. Eine Vernetzung der verschiedenen Inselflächen ist - wie die überzeugenden Ausführungen der Gutachter der Beigeladenen (Baader-Bosch, Anlage 3 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 1) ergeben - ebenso wie eine Vernetzung der Inselflächen mit den außerhalb des FFH-Gebietes Kelsterbacher Wald befind-

lichen Habitatflächen der Art gewährleistet (Baader-Bosch, Anlage 3 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 15).

Der Antragsteller kann sich zum Nachweis der von ihm behaupteten Isolierung der Hirschkäfer auf den Inselflächen 2.1 und 2.2 (zwischen dem bisherigen Flughafengelände und der A3) auch nicht auf die oben zitierte Untersuchung von Schaffrath aus dem Jahre 2007 (Band 563 der Beiakten, S. 201 ff) berufen. Schaffrath führt auf Seite 19 seines Untersuchungsberichts aus, Maßnahmen zur Stützung der im Bereich zwischen A3 und Flughafen verbleibenden Population seien nicht erforderlich, da dort eine sehr hohe Dichte von Hirschkäfern vorkomme und weitere Maßnahmen zu Verbesserung der Habitate auch aufgrund der Insellage nicht opportun erschienen. Auf lange Sicht gehe hier der Hirschkäfer jedoch verloren, wenn die stark abgängigen Eichenbestände verschwunden seien und keine „Zufütterung“ erfolge. Schaffrath sieht das Hirschkäfervorkommen auf diesen Inselflächen folglich nicht aufgrund einer eintretenden Isolierung als gefährdet an, sondern aufgrund der stark abgängigen Eichenbestände. Dass für diese Gefährdung das planfestgestellte Vorhaben kausal sein soll, ist für den Senat nicht ersichtlich.

1.4.2.4.2 Die Planfeststellungsbehörde hat sich die hinreichende Gewissheit darüber verschafft, dass die im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald geschützten Fledermausarten Großes Mausohr und Bechsteinfledermaus nicht durch vorhabensbedingten Lärm wesentlich beeinträchtigt werden.

Insoweit wird im Planfeststellungsbeschluss ausgeführt, dass es bezüglich der Lärmempfindlichkeit der Fledermausfauna bisher keine wissenschaftlich abgesicherten Erkenntnisse gäbe. Alle bislang bekannten Fledermausvorkommen im Umfeld von Lärmquellen (Kolonien neben Autobahnen, Nutzung von durch Glockengeläut charakterisierten Gebäudequartieren, Wochenstubenquartiere der Bechsteinfledermaus in unmittelbarer Nachbarschaft zur Startbahn 18 West) ließen jedoch mit großer Sicherheit den Ausschluss einer verlärmungsbedingten Beeinträchtigung zu (PFB, S 1324, 1383).

Soweit der Antragsteller sich darauf beruft, dass sich aus dem Gutachtens G1, Teil III, Kapitel 4, S. 198 (Band 228 der Beiakten), eine erhebliche Beeinträchtigung der Fledermaus-

arten Großes Mausohr und Bechsteinfledermaus ergebe, da diese Arten ihre Beute in der letzten Phase der Jagd an den Geräuschen der Beute identifizierten, vermag dies nicht zu überzeugen. In dem vorgenannten Gutachten wird bestätigt, dass bezüglich der Auswirkungen von Verkehrslärm auf Fledermäuse bislang keine Untersuchungen vorliegen, die belastbare Ergebnisse erbracht haben. Weiterhin bestätigt das Gutachten, dass eine „Maskierung der passiv akustischen Beuteselektion“ (z. B. Geräusche von Insekten am Boden und auf Blättern) durch Verkehrslärm möglich ist. Nach den bisherigen Erkenntnissen beschränken sich die Auswirkungen von Straßenlärm aber nur auf eine relativ kleine Entfernung von der Lärmquelle. Eine potenzielle Beeinträchtigung von Fledermausarten ist danach nur in einem geringen Störband von ca. 20 m bis 40 m zu erwarten.

Die Planfeststellungsbehörde hat mithin auch in diesem Bereich in der wissenschaftlichen Forschung bestehende Wissenslücken hinreichend durch Analogieschlüsse überbrückt.

1.4.2.4.3 Der Antragsteller beanstandet zu Unrecht, der Umfang der Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes Kelsterbacher Wald durch das planfestgestellte Vorhaben sei deshalb unterbewertet worden, weil die Planfeststellungsbehörde das Gebot der Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes von geschützten Lebensraumtypen und Arten missachtet habe. Insbesondere sei der Umgang mit den in der Grunddatenerhebung identifizierten Entwicklungsflächen fehlerhaft.

Es kann nicht festgestellt werden, dass die Verträglichkeitsprüfung deshalb zu beanstanden ist, weil die Planfeststellungsbehörde diese in unzulässiger Weise auf die Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustandes verengt und das Gebot der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der sich in einem ungünstigen Erhaltungszustand befindlichen Lebensraumtypen und Arten ausgeblendet hätte. Derartiges kann den Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss nicht entnommen werden, wonach die in der Grunddatenerfassung aus dem Jahre 2004 vorgeschlagenen Flächen, die zur Vernetzung und räumlichen Ausweitung von verstreut vorkommenden Lebensraumtypen dienen könnten, nicht als maßgebliche Gebietsbestandteile betrachtet würden (PFB, S. 1308). Die Planfeststellungsbehörde hat geprüft, ob bei den im FFH-Gebiet maßgeblichen Lebensraumtypen, die sich bereits derzeit in einem schlechten Erhaltungszustand befinden oder sich nach Reali-

sierung des Vorhabens in einem schlechten Erhaltungszustand befinden werden, das verbleibende Potenzial auch nach Vorhabensrealisierung zur Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes ausreicht. So wird beispielsweise hinsichtlich des Lebensraumtyps 9110 (Hainsimsen-Buchenwald) im Kelsterbacher Wald ausgeführt, dass das Potenzial zur Entwicklung eines günstigen Erhaltungszustandes dieses Wald-Lebensraumtyps im Gebiet nach der Vorhabensrealisierung weiterhin gegeben ist. Es sind sowohl Strukturverbesserungen auf den Flächen selbst, als auch die räumliche Ausdehnung des Lebensraumtyps 9110 nördlich der Landebahn nach den Vorschlägen der Grunddatenerfassung möglich (PFB, S. 1370). Hinsichtlich des Lebensraumtyps 9190 (Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit *Quercus robur*) heißt es, dass das Potenzial zur Vermehrung der für diesen Lebensraumtyp besonders relevanten Eiche im FFH-Gebiet nach der Vorhabensrealisierung erhalten bleibt (PFB, S. 1373).

Der Antragsteller trägt nicht substantiiert vor, dass dem Ziel der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes von Lebensraumtypen und Arten, die sich derzeit in einem ungünstigen Erhaltungszustand befinden oder zukünftig befinden werden, nicht hinreichend Rechnung getragen worden ist.

Schließlich lässt sich dem Vortrag des Antragstellers auch nicht substantiiert entnehmen, dass dem FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald durch die Nichtberücksichtigung von „Vernetzungsachsen“ eine erhebliche Beeinträchtigung droht. Dem Antragsteller ist zwar zuzugestehen, dass zu den für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteilen nicht nur die Lebensraumtypen zählen, nach denen das Gebiet ausgewählt wurde. Ökologische Beziehungsgefüge können im Einzelfall dazu Anlass geben, auch sonstige Gebietsbestandteile als maßgeblich für den günstigen Erhaltungszustand einzustufen (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 76). In diesem Zusammenhang ist denkbar, dass Vernetzungsflächen in die Verträglichkeitsprüfung einbezogen werden. Dass hier derartige Flächen, die als für den Erhalt oder die Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes maßgeblich einzustufen sind, außer Betracht gelassen wurden, kann dem Vorbringen des Antragstellers aber nicht entnommen werden.

Soweit der Antragsteller darüber hinaus der Meinung ist, die Verpflichtung des § 33 Abs. 2 HENatG in Verbindung mit Art. 6 Abs. 1 und 2 FFH-RL, in Maßnahmeplänen (Bewirtschaftungs- oder Managementplänen) Maßnahmen zur Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes darzustellen, sei missachtet worden, vermag der Senat nicht zu erkennen, dass ein derartiges Versäumnis der oberen Naturschutzbehörde Einfluss auf die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses haben könnte. Das allgemeine Störungs- und Verschlechterungsverbot in Art 6 Abs. 2 FFH-RL (§ 33 Abs. 1 HENatG), dessen Verletzung vom Antragsteller gerügt wird, findet bei der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung keine Anwendung, da der Gebietsschutz insoweit in Art 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL (§ 34 HENatG) eine spezielle Regelung gefunden hat (vgl. zur straßenrechtlichen Planfeststellung: BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 32).

1.4.2.5 Auch die Beeinträchtigungsprognose für das FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf begegnet keinen durchschlagenden rechtlichen Bedenken.

1.4.2.5.1 Hinsichtlich des Hirschkäfers kommt die Planfeststellungsbehörde zu der Erkenntnis, dass die Art in einer Populationsgröße von 1.001 bis 10.000 Exemplaren im Schutzgebiet in einem sehr guten Erhaltungszustand vorkomme. Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Hirschkäfer werden schwerpunktmäßig anhand der Quantifizierung der Auswirkungen auf die maßgeblichen Habitate ermittelt. Ein Populationsschwerpunkt - so die Planfeststellungsbehörde - liege in der nördlichen Hälfte des Gebiets. Weitere Populationsschwerpunkte seien im Westen und in der Mitte des Gebiets vorhanden. Eine Ermittlung anhand der Karte zu den Waldstrukturen und Biotoptypen habe ergeben, dass die Habitatfläche des Hirschkäfers 305 ha umfasse. Davon seien 180,7 ha als hoch- und sehr hochwertig und ca. 124,3 ha als mittelwertig einzustufen (PFB, S. 1458). Durch den Ausbaubereich Süd einschließlich der Anbindung und Vorfahrt Terminal 3 und den Ausbau der öffentlichen Straßen gingen insgesamt 36,6 ha (12%) der maßgeblichen Habitatfläche verloren, wobei es sich überwiegend um hoch- und sehr hochwertige Habitate handele (35,1 ha). Der Populationsverlust werde danach mit 12% bewertet. Auch unter Zugrundelegung der Individuenverluste ergebe sich aber keine andere Größenordnung. Innerhalb der Eingriffsfläche befänden sich 17 der 108 erbrachten Individuennachweise (15,7%). Durch die

Verlagerung hochwertiger und bedeutender Stubben werde das Ausmaß der Populationsverkleinerung gemindert. Ein Zuschlag auf den Populationsverlust infolge der Verinselung und Verkleinerung der Lebensräume - wie im Kelsterbacher Wald - sei nicht vorgenommen worden, da große zusammenhängende Habitats verblieben und die Vernetzung mit der Umgebung nicht gestört werde. Auch wenn man davon ausgehe, dass im Eingriffsbereich eine Spenderpopulation verloren gehe, sei die Einschätzung des Populationsverlustes von 12% (bei der Habitatbetrachtung) - bzw. 16% (bei der Individuenbetrachtung) - als konservativ anzusehen. Dies folge aus den vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Populationsstützung (PFB, S. 151 [A XI 7.1, Nummer 8]).

Entgegen der Einschätzung des Antragstellers sprechen keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür, dass durch die vorhabensbedingte Inanspruchnahme von Habitatflächen des Hirschkäfers die Population nicht nur - wie von der Planfeststellungsbehörde angenommen - um 12 %, sondern um bis zu 40% gemindert wird.

Die von ihm angenommene Beeinträchtigung der Hirschkäferpopulation mit 40% begründet der Antragsteller damit, dass die Grunddatenerhebung für das FFH-Gebiet einen Gesamtbestand von 108 Individuen erbracht habe. Durch den planfestgestellten Ausbau Süd werde die Habitatfläche von 25 Individuen und durch den - bereits bestandskräftig planfestgestellten - Bau der A-380 Werft die Habitatfläche von 18 Käfern zerstört, Dies bedeute einen Verlust von 39,8 %. Bei dieser Betrachtung verkennt der Antragsteller, dass diejenigen besiedelten Stubben, die vom Bau der A 380-Werft betroffen waren, innerhalb des Gebiets verbracht worden sind und - wie noch auszuführen sein wird - auch die von der Realisierung des Ausbaus Süd betroffenen Stubben, die von Hirschkäfern besiedelt sind, so umgesiedelt werden, dass sie im Gebiet erhalten bleiben. Im Übrigen bewertet der Antragsteller den Verlust von 25 Käferpunkten durch die Ausbaumaßnahme Süd um 8 Fundpunkte zu hoch. Dies beruht darauf, dass er die gesamte Fläche östlich der Pfaffenschneise mit 16 Fundpunkten berücksichtigt, obwohl diese Fläche lediglich zur Hälfte (= 8 Fundpunkte) beansprucht wird (vgl. Baader-Bosch, Anlage 6 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 9).

Abgesehen davon ist es unbedenklich, dass die Planfeststellungsbehörde ihrer Beeinträchtigungsprognose nicht vorrangig zugrunde legt, in welchem Umfang die derzeitige Population des Hirschkäfers und deren Habitate beschädigt werden, sondern auf den Verlust an grundsätzlich geeigneter Habitatfläche abgestellt hat (vgl. auch Urteil des Senats vom 28. Juni 2005 - 12 A 8/05 -, juris, Rdnr. 99). Dies folgt daraus, dass die Orientierung an der derzeitigen Populationsgröße größeren, jedenfalls aber nicht geringeren, Unwägbarkeiten als die Orientierung an den Habitatflächen unterliegt. Denn aus der Zahl der aufgefundenen Käfer oder Käferteile kann nur äußerst pauschal auf die Gesamt- oder Teilpopulation geschlossen werden kann. Daraus erklärt sich auch, dass die Planfeststellungsbehörde - der Grunddatenerhebung folgend - als Populationsgröße einen Rahmen von 1001 bis 10000 Individuen annimmt.

Der Habitatflächenbetrachtung steht auch nicht entgegen, dass gerade die verlustig gehende Habitatfläche im Norden des FFH-Gebietes einen besonders individuenreichen Bereich darstellt und eine sog. „Spenderpopulation“ beheimatet. Diesem Umstand wird hinreichend durch die Maßnahmen Rechnung getragen, die der Vorhabensträgerin zur Minimierung der Individuenverluste aufgegeben werden. Der Senat hat keinen Anlass zu zweifeln, dass diese Maßnahmen zumindest dazu führen, dass der vorhabensbedingte Populationsverlust den ermittelten Habitatverlust von 12 % nicht übersteigt. Unter A XI 7.1 des Planfeststellungsbeschlusses wird unter Nummer 8 angeordnet, dass im Rodungsbereich des Mark- und Gundwaldes im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der oberen Naturschutzbehörde nach der Methode von Schaffrath alle Baumstubben der Klassen a bis a-c zu ermitteln und auf geeigneten Flächen der Vorhabensträgerin einzubauen sind (PFB, S. 151).

Nach dem Maßnahmeblatt MA 7.4 sind für eine Umsiedlung geeignete Laubholzstümpfe (einschließlich Wurzelballen), die Anzeichen für eine Besiedlung mit Hirschkäfern aufweisen, in besonnte Standorte in die an die Rodungsflächen angrenzenden Waldbestände einzubringen. Im Mark- und Grundwald erfolgt die Einbringung in Bereiche, die in einer Entfernung von bis zu 1000 m zur Rodungsgrenze liegen, soweit die Flächen im Eigentum des Landes Hessen oder der Beigeladenen stehen. Die Wurzelstubben mitsamt des sie umgebenden Erdreichs sind mittels Großraumverpflanzungsgerät umzusetzen. Des Weiter-

ren erfolgt eine Ablagerung von unbesiedelten Stubben mit einem Durchmesser von mehr als 35 cm, die bei der Rodung anfallen, neben umgesetzte besiedelte Stubben.

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um eine solche der Schadensvermeidung bzw. Schadensminderung (vgl. zu diesem Begriff: BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 4 A 3.06 -, juris, Rdnr. 201). Derartige Maßnahmen haben die Aufgabe, die Beeinträchtigung von Erhaltungszielen eines Schutzgebiets, die von vorhabensbedingten Wirkungsschwellen ausgehen, zu verhindern oder so zu begrenzen, dass sie unterhalb einer bestimmten Erheblichkeitsschwelle bleiben. Handelt es sich demgegenüber um Maßnahmen, die den ursprünglichen Zustand eines beeinträchtigten Erhaltungsziels wiederherstellen oder zerstörte Erhaltungsziele ersetzen, sind diese nicht der Schadensvermeidung- oder -minderung zuzuordnen, sondern der Kohärenzsicherung. Die Versetzung der Stubben in bereits vorhandene geeignete Lebensräume in unmittelbarer Nähe des Eingriffsbereichs innerhalb des FFH-Gebietes trägt dazu bei, dass vorhabensbedingte Verluste, die infolge der Flächeninanspruchnahme durch die planfestgestellte Ausbaumaßnahme Süd auftreten, durch die Schaffung geeigneter Ausweichhabitate verhindert werden. Die Kompensation derartiger Verluste durch Schaffung geeigneter Ausweichhabitate, die den günstigen Erhaltungszustand der betroffenen Art gewährleistet, stellt eine Schadensvermeidungs- bzw. -minderungsmaßnahme dar (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 45 a.E.).

Die Stubbenversetzung erscheint nach dem gegenwärtigen Wissensstand des Senats tatsächlich geeignet, den Eingriff in den Individuenbestand derart zu minimieren, dass auch bei individuenbezogener Betrachtung des Flächenverlusts im Norden des FFH-Gebietes die Beeinträchtigung jedenfalls nicht größer ist als bei der von der Planfeststellungsbehörde - im Übrigen in zulässiger Weise - angestellten habitatbezogenen Betrachtung. Dabei ist in rechtlicher Hinsicht darauf hinzuweisen, dass an die Beurteilung der Eignung von Maßnahmen der Schadensverminderung oder der Schadensvermeidung strenge Maßstäbe anzulegen sind. Anders als bei der Entscheidung über Kohärenzsicherungsmaßnahmen, bei welchen schon mit Rücksicht auf den prognostischen Charakter der Eignungsbeurteilung die Planfeststellungsbehörde über eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative verfügt (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 202), ist der volle

Nachweis der Wirksamkeit zu fordern. Nur durch diesen Nachweis lässt sich die notwendige Gewissheit über die Verträglichkeit eines Plans oder Projekts gewinnen (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 54 ff.).

Der Antragsteller kritisiert insoweit zu Unrecht, dass nach dem Maßnahmeblatt MA 7-4 Stubben im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf ausschließlich in den Bereich „WW Abt. 2141/1“ eingebracht werden sollen. Dieser Bereich sei aber für den Hirschkäfer ungeeignet, da es sich um einen forstlich geprägten Nadelwald im Alter von 40-80 Jahren handle. Bei dieser Kritik verkennt der Antragsteller, dass die Nebenbestimmung A XI.7.1.8 (PFB, S. 151) hinsichtlich des Verbringungsorts der Stubben das Maßnahmeblatt MA 7-4 nur insoweit in Bezug nimmt, als es um die Verbringung von im Kelsterbacher Wald anfallenden Stubben geht. Für im Rodungsbereich des Mark- und Gundwaldes anfallende Stubben trifft die vorgenannte Nebenbestimmung eine abschließende Regelung dahingehend, dass die Stubben „im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der oberen Naturschutzbehörde ... auf geeignete Flächen der Vorhabensträgerin einzubauen“ sind. Da nach ihrem unbestritten gebliebenen Vortrag die Beigeladene über genügend geeignete Waldflächen im Mark- und Gundwald verfügt, durfte die Auswahl der entsprechenden Flächen ohne Verstoß gegen den Grundsatz der Konfliktbewältigung der Ausführungsplanung vorbehalten werden.

Ungeachtet dessen verkennt der Antragsteller, dass auch bei einer Verbringung von Stubben in den Bereich „WW Abt. 2141/1“ des Mark- und Gundwaldes gemäß A XI 7.1 Nummer 8 Satz 3 des Planfeststellungsbeschlusses geeignete besonnte Standorte sowie ein maximaler Abstand von 300 m zu stehenden Alteichen, die auch als Saftabflussbäume geeignet sind, zu gewährleisten ist. Dass derartige Standorte innerhalb der Abteilung WW 2141/1 vorhanden sind, wird durch den Hinweis darauf, dass es sich um forstlich geprägten Nadelwald im Alter von 40-80 Jahren handelt, nicht hinlänglich substantiiert in Frage gestellt.

Es ist auch von der Eignung der angeordneten Schadensminderungsmaßnahme in Form der Stubbenverbringung auszugehen. Das Monitoring der im Zuge der Errichtung der A 380-Werft durchgeführten Versetzung von Stubben hat gezeigt, dass aus den mit Larven

besetzten Stubben über mehre Jahre lebensfähige Hirschkäfer geschlüpft sind, und zwar 18 Individuen aus 10 untersuchten Stubben (= 1,8 Individuen je Stubbe). Mangels belastbarer wissenschaftlicher Untersuchungen kann die üblicherweise aus einem Stubben schlüpfende Zahl von Käfern zwar nicht verlässlich beurteilt werden. Dieses Erkenntnisdefizit musste die Planfeststellungsbehörde aber nicht daran hindern, von einer hinreichenden Wirksamkeit der Schadensminderungsmaßnahme auszugehen. Insbesondere war sie nicht gehalten, zur Klärung dieser offenen Frage einen Forschungsauftrag zu vergeben. Denn für die Annahme der Wirksamkeit der Stubbenversetzung spricht, dass das Monitoring mit 1,8 Individuen je Stubbe ein Ergebnis erbracht hat, das im Bereich der bisher gemachten Beobachtung zu den normalerweise schlüpfenden Exemplaren je Stubbe liegt. Die Beobachtungen von Rink in den Jahren 2003, 2004 und 2005 haben innerhalb dieses Zeitraums aus 11 Stubben 49 schlüpfende Käfer nachgewiesen (Rink, Der Hirschkäfer *Lucanus cervus* in der Kulturlandschaft: Ausbreitungsverhalten, Habitatnutzung und Reproduktionsbiologie im Flusstal, 2006, S. 68 [Tab 6.2], Band 679 der Beiakten, S. 33 ff). Dies ergibt pro Jahr und Stubbe 1,48 schlüpfende Käfer. Diese Zahl liegt sogar unter den Ergebnissen des Monitorings der Versetzungsmaßnahme im Zuge der Errichtung der A 380-Werft (Anlage 6 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 14).

Demgegenüber beruft sich der Antragsteller darauf, dass nach einer Veröffentlichung von Klausnitzer (Die Hirschkäfer, 1995) schon 1.500 Larven je Brutplatz gefunden worden seien. Bei einer fünfjährigen Entwicklungszeit müssten jährlich 300 Käfer schlüpfen. Berücksichtige man eine Mortalitätsrate von 50%, müssten noch bis zu 150 Käfer je Stubbe ausfliegen. Die Untergrenze lasse sich überschlägig ermitteln, wenn man mit Tochtermann (1992) unterstelle, dass ein Weibchen nicht mehr als 30 Eier ablege. Je Weibchen müssten dann bei vorsichtiger Kalkulation 3 Käfer je Stubbe schlüpfen. Selbst wenn nur ein Weibchen je Stubbe unterstellt werde, hätten im Monitoring 30 und nicht nur 18 geschlüpfte Käfer gefunden werden müssen.

Es kann hier dahingestellt bleiben, ob die vom Antragsteller ermittelte Zahl der (üblicherweise) je Stubbe und Jahr schlüpfenden Käfer zu hoch gegriffen ist, weil die angegebene biologische Mortalitätsrate von 50% die im Rhein-Main-Gebiet bestehende erhebliche Gefahr des Fraßes von Larven durch Wildschweine und die negativen Klimabedingungen der

für das Monitoring maßgeblichen Eiablagejahre 2000 und 2001 unberücksichtigt lässt (vgl. Baader-Bosch, Anlage 6 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 15). Selbst wenn man die vom Antragsteller genannten Zahlen berücksichtigt und davon ausgeht, dass aus versetzten Stubben 40% weniger Larven schlüpfen (1,8 gegenüber 3,0), wäre die angeordnete Minimierungsmaßnahme jedenfalls geeignet, die nach der individuenbezogenen Betrachtung bestehende Beeinträchtigung von 16% um 60% auf 6,4% und damit weit unter die nach der habitatbezogenen Betrachtung gegebene Beeinträchtigung von 12 % zu drücken.

Ungeachtet dessen ist darauf hinzuweisen, dass unter der Nebenbestimmung A. XI. 7.4 Nummer 3 des Planfeststellungsbeschlusses (S. 155) ein Monitoring der planfestgestellten Maßnahmen (Vermeidungs-, Minimierungs-, Artenhilfs-, Kompensations- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen) angeordnet wurde. Danach ist der Erfolg der verfügten Schadensminderungsmaßnahmen in Abständen, die mit der oberen Naturschutzbehörde abzustimmenden sind, der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen. Sollten sich Mängel in der Durchführung der Maßnahmen zeigen oder sollte die vorgesehene Funktion einzelner Maßnahmen nicht wie geplant erreicht werden, bestimmt die Planfeststellungsbehörde Maßnahmen der Behebung dieser Mängel.

Es ist rechtlich anerkannt, dass die Anordnung von Beobachtungsmaßnahmen (sog. Monitoring) Bestandteil eines wirksamen Schutzkonzepts sein kann. Gerade bei wissenschaftlicher Unsicherheit über die Wirksamkeit von Schutz- und Kompensationsmaßnahmen kann es sich anbieten, durch ein Monitoring weitere Erkenntnisse über die Beeinträchtigungen zu gewinnen und dementsprechend die Durchführung des Vorhabens zu steuern. Der erforderliche Nachweis der Wirksamkeit der angeordneten Maßnahmen kann allein durch ein Monitoring jedoch nicht erbracht werden. Vielmehr muss das Monitoring Bestandteil eines Risikomanagements sein, das die fortdauernde ökologische Funktion der Schutzmaßnahmen gewährleistet. Im Rahmen der Planfeststellung müssen somit begleitend zum Monitoring Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen für den Fall angeordnet werden, dass die Beobachtung nachträglich einen Fehlschlag der positiven Prognose anzeigt. Derartige Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen müssen geeignet sein, Risiken für die Erhaltungsziele wirksam auszuräumen (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris,

RdNr. 55). Solche Maßnahmen, deren Anordnung durch die Planfeststellungsbehörde in allgemeiner Form in der Nebenbestimmung A. XI. 7.4 Nummer 3 des Planfeststellungsbeschlusses vorbehalten sind, stehen hier auch zur Verfügung. Für den Fall, dass die Verbringung der besiedelten Stubben nicht zum Schlüpfen von Hirschkäfern führt, besteht die Möglichkeit des „Nachimpfens“ mit Hirschkäfermeilern oder gezüchteten Käfern (Bader-Bosch, Anlage 6 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 15).

Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde weitere Maßnahmen angeordnet, um die Population des Hirschkäfers im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf zu stützen. Auch die gegen die Geeignetheit dieser zusätzlichen Schadensbegrenzungsmaßnahmen vorgebrachten Einwände vermögen den Senat nicht zu überzeugen.

Soweit bereits (nicht besiedelte) Stubben ab einem Durchmesser von 35 cm versetzt werden sollen, kann daraus nicht geschlussfolgert werden, die Minimierungsmaßnahme werde keinen Erfolg haben. Dies gilt selbst dann, wenn Stubben tatsächlich erst ab einem Durchmesser von 40 cm besiedelt werden sollten. Denn die Versetzung von Stubben mit einem Durchmesser von 40 cm und mehr wird durch die entsprechende Regelung im Maßnahmeblatt MA 7-4 nicht ausgeschlossen. Im Übrigen wird in der Literatur die Auffassung vertreten, dass die Dimensionierung der Baumstümpfe, die als Brutstätte geeignet sind, sehr stark variiert (vgl. Rink, Der Hirschkäfer *Lucanus cervus* in der Kulturlandschaft: Ausbreitungsverhalten, Habitatnutzung und Reproduktionsbiologie im Flusstal, 2006, S. 111; Band 679 der Beiakten, S. 33 ff.). Im Einzelnen werden gerade bei Eichen Stammdurchmesser zwischen 24 cm bis 40 cm genannt (Rink, a.a.O., Tab 8.2, S. 148). Der Antragsteller kann sich zum Beleg für seine Auffassung, Stubben unter 40 cm Durchmesser seien nicht für eine Besiedlung geeignet, auch nicht auf Schaffrath, Flächendeckende Erfassung des Hirschkäfers (*Lucanus cervus*) im Kelsterbacher Wald, 2007 (Band 563 der Beiakten, S. 201 ff.) berufen. Dem Antragsteller ist zwar zuzugestehen, dass Schaffrath Stubben erst ab einem Mindestumfang von 40 cm erfasst hat. Daraus den Schluss zu ziehen, Stubben mit einem geringeren Umfang seien zur Besiedlung grundsätzlich ungeeignet, erscheint dem Senat - gerade angesichts der Erkenntnisse von Rink - nicht naheliegend.

Dem Minimierungskonzept fehlt es schließlich auch nicht deshalb an der zu fordernden Schlüssigkeit, weil in den Maßnahmeblättern MA 15 und MA 16 ein Nutzungsverbot für heimische Eichen verfügt wird. Zwar entwickelt sich der Hirschkäfer weitgehend an den Stubben gefälltter Eichen. Die Nutzungsverbote gelten jedoch nur eingeschränkt, sodass auch zukünftig kontinuierlich frische Stubben entstehen werden. Das in den Maßnahmeblättern MA 15 und MA 16 angeordnete Nutzungsverbot für jegliches Laubholz standortheimischer Arten ist bis zur Abnahme der Maßnahmen durch die obere Naturschutzbehörde befristet. Im Übrigen wird eine Stubbenbildung bei absterbenden Eichen (Kalamitätenutzung) stattfinden. Schließlich können innerhalb der Flächen, die von der Maßnahme MA 16 betroffen sind, auch zukünftig Bäume der Nutzungsklasse 8/EWG gefällt werden.

Ob die Maßnahme MA 8 zur Stützung der Hirschkäferpopulation geeignet ist, bedarf hier keiner Entscheidung. Denn diese Maßnahme soll nach der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Konzeption offensichtlich nicht der Minimierung von vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Hirschkäfers dienen.

Die Bewertung der dem Hirschkäfer drohenden Beeinträchtigungen ist auch nicht deshalb zu gering ausgefallen, weil das Risiko der Kollision zwischen Hirschkäfern und Kraftfahrzeugen nicht berücksichtigt wurde. Eine derartige Risikoerhöhung ist nicht ersichtlich. Die Verkehrsbelastung des maßgeblichen Straßennetzes erfährt vorhabensbedingt keine wesentliche Erhöhung. Ungeachtet dessen konnte ein derartiges Kollisionsrisiko auch bisher mangels nennenswerter Individuenfunde an Straßen nicht beobachtet werden (vgl. Baader-Bosch, Anlage 6 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2007, S. 10 f.). Vor diesem Hintergrund stellt sich die vom Antragsteller geäußerte Besorgnis des Individuenverlusts durch die Kollision mit Kraftfahrzeugen als theoretisch dar.

Der verbleibende Lebensraum des Hirschkäfers im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf wird auch nicht durch Lichtmissionen entwertet. Die Planfeststellungsbehörde hat in der Nebenbestimmung A XI 7.1 Nummer 9 (PFB, S. 151) verbindlich angeordnet, dass Beleuchtungskörper in Waldrandnähe als Natriumhochdrucklampen und mit technischen Abschirmungen gegen Fehlbeleuchtungen angrenzender Le-

bensräume auszugestalten sind. Der Senat hat bereits früher entschieden, dass es ohne Weiteres nachvollziehbar ist, dass durch die Art und Ausrichtung der Beleuchtungskörper Beeinträchtigungen durch Lichteinwirkungen reduziert werden können (vgl. Urteil vom 28. Juni 2005 - 12 A 8/05 -, juris, Rdnr. 104; vgl. auch Baader-Bosch, Anlage 6 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2007, S. 10 f.). Soweit der Antragsteller auf eine lediglich eingeschränkte Wirkung der „insektenfreundlichen Beleuchtung“ hinweist, erscheint dieser Einwand dem Senat ebenfalls rein theoretischer Natur.

Es kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass die Planfeststellungsbehörde aufgrund der Nichtberücksichtigung von Waldrandeffekten die dem Hirschkäfer im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf drohenden Beeinträchtigungen unterschätzt hat. Soweit der Antragsteller sich auf eine durch die Waldrandeffekte zusätzlich eintretende Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 9190 beruft, wird auf die Überprüfung der Beeinträchtigungsprognose zu diesem Lebensraumtyp verwiesen. Bezogen auf mögliche Beeinträchtigungen des Hirschkäfers ist im Übrigen darauf hinzuweisen, dass die Neuschaffung von wetterexponierten Waldrändern Auswirkungen auf die Vitalität der Bäume und die Krautschicht der Waldbestände haben kann. Dadurch verschlechtern sich aber die Lebensbedingungen des Hirschkäfers nicht. Im Gegenteil nehmen die potenziellen Habitatslemente des Hirschkäfers zu (vgl. Baader-Bosch, Anlage 6 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2007, S. 11 f.).

1.4.2.5.2 Die Planfeststellungsbehörde hat auch die Beeinträchtigungen zutreffend ermittelt und bewertet, die der Bechsteinfledermaus im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf vorhabensbedingt drohen.

Die Planfeststellungsbehörde führt im Zusammenhang mit den zu erwartenden Beeinträchtigungen der Bechsteinfledermaus im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf aus, die Fledermausart sei mit einem Bestand von 101 bis 250 Individuen in einem sehr guten Erhaltungszustand vorhanden. Das FFH-Gebiet werde von drei Kolonien flächendeckend genutzt. Zwei dieser Kolonien (Hesselschneise im Osten und Ochsenlagerschneise im Westen) befänden sich innerhalb des FFH-Gebietes. Eine weitere Kolonie befinde sich im südlich gelegenen FFH-Gebiet Mönchbruch von Mörfelden und

Rüsselsheim und Gundwiesen von Mörfelden. Diese Kolonie suche den Mark- und Gundwald zur Nahrungssuche auf. Eine Winterquartierfunktion habe das Gebiet nicht. Die Habitatfläche der Bechsteinfledermaus betrage insgesamt 405,47 ha. Der überwiegende Anteil bestehe aus hoch- und sehr hochwertigen Flächen (ca. 295,19 ha) und zum geringeren Teil (ca. 110,29 ha) aus mittelwertigen Habitaten (PFB, S. 1465 ff.). Anlage- und baubedingt gingen 38,08 ha (9,4%) der Habitatfläche verloren. Davon entfielen 36,58 ha auf hoch- und sehr hochwertige sowie 1,5 ha auf mittelwertige Habitate. Weitere 3,36 ha maßgeblicher Habitatfläche unterlägen mittelbaren Beeinträchtigungen - u.a. durch Lichtimmissionen. Davon seien 1,88 ha sehr hochwertige Habitate betroffen. Außerhalb der Inselfläche seien innerhalb einer 25 m-Störzone Beeinträchtigungen durch optische Störreize nicht auszuschließen (1,16 ha hoch bis sehr hochwertige und 0,33 ha mittelwertige Habitate). Insgesamt seien somit 41,44 ha (= 12% der maßgeblichen Habitate) von den Planungsauswirkungen betroffen. Die Kolonie Hesselschneise werde zu 14,8% betroffen. Dies bedeute eine Abnahme der adulten Weibchen von 19 auf 16 Exemplare. Die Kolonie Ochsenlagerschneise werde um 10,7% verkleinert, was eine Abnahme der adulten Weibchen von 34 auf 30 Exemplare bedeute. Es werde jeweils ein Quartierbaum der Kolonie Hesselschneise (derzeit 24 Quartierbäume) und ein Quartierbaum der Kolonie Ochsenlagerschneise (derzeit 35 Quartierbäume) gerodet (PFB, S. 1467 ff.). Diese Beeinträchtigungsprognose erweist sich unter Berücksichtigung des bisherigen Sach- und Streitstandes als zutreffend.

In Bezug auf die vom Antragsteller befürchteten Beeinträchtigungen der Bechsteinfledermaus, die dadurch einträten, dass sich durch vorhabensbedingte Luftschadstoffe die Vitalität der Waldbäume verschlechtere, wird auf die obigen Ausführungen zu den mittelbaren Beeinträchtigungen der Natura-2000-Gebiete verwiesen.

Es sprechen keine Anhaltspunkte dafür, dass die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Beeinträchtigungsprognose die Vorbelastungen der Kolonie Hesselschneise durch den Bau der A 380-Werft unterschätzt hat. Das nach der Rodung des Waldes für die Errichtung der A 380-Werft durchgeführte Monitoring belegt, dass die vor Errichtung der Wartungshalle geäußerte Befürchtung, die Kolonie Hesselschneise werde eine Depression erleiden (vgl. dazu Urteil des Senats vom 28. Juni 2005 - 12 A 8/05 -, juris, Rdnr. 107), nicht eingetreten

ist. Vielmehr bestätigt der Monitoringbericht den hervorragenden Erhaltungszustand der Bechsteinfledermaus im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf (Simon und Widdig, A 380-Werft Fledermausmonitoring unter besonderer Berücksichtigung der Bechsteinfledermaus, 2006, S. 22, 26; Band 560 der Beiakten, S. 266, 270).

Die Befürchtung des Antragstellers, dass vorhabensbedingt eine höhere Bestandsabnahme in der Kolonie Hesselschneise eintreten werde als die im Planfeststellungsbeschluss angenommenen 3 Weibchen, erscheint als eine rein theoretische Besorgnis. Eine Unterschätzung der zu erwartenden Beeinträchtigungen für die Bechsteinfledermaus ist nicht dadurch erfolgt, dass eine Quartiernutzung im Vorhabensbereich - im nördlichen Bereich der Zamminerschneise (vgl. zum Standort: Simon und Widdig, A 380-Werft Fledermausmonitoring unter besonderer Berücksichtigung der Bechsteinfledermaus, 2006, Karte über die Ergebnisse der telemetrischen Untersuchung, Band 560 der Beiakten, S. 282) - fehlerhaft lediglich als einzelnes Höhlenquartier und nicht als Quartierzentrum bewertet wurde. Diese Quartiernutzung wurde einmalig im Jahre 2006 während der Sommeruntersuchung von Simon und Widdig im Rahmen des Monitorings nach Rodung der Flächen für die A 380-Werft kartiert. Weitere Quartierbäume wurden in diesem Bereich nicht festgestellt (vgl. dazu Baader-Bosch, Anlage 6 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 19). Die Vermutung des Antragstellers im nördlichen Bereich der Zamminerschneise könnten weitere Quartiere vorhanden sein, wird nicht substantiiert. Es ist somit fachlich nicht zu beanstanden, dass der vorhabensbedingt verlustig gehende Quartierbaum an der Zamminerschneise der Kolonie Hesselschneise zugeordnet wurde (vgl. Baader-Bosch, Gutachten G2 Teil IV, S. 51; Band 640 der Beiakten).

Die Kritik des Antragstellers, die Flächenbewertung der Planfeststellungsbehörde sei fehlerhaft, weil die extrem unterschiedliche Bedeutung einzelner Flächen für die Bechsteinfledermaus außer Betracht bleibe, kann nicht nachvollzogen werden. Vielmehr wurden die für die Art maßgeblichen Habitate nach den Wertstufen „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ bestimmt (PFB, S. 1467 und 1462; hinsichtlich der Kritik des Antragstellers, Waldbestände unter 80 Jahren als hochwertig einzustufen, wird auf die obigen Ausführungen zur Ermittlung und Bewertung der Habitatflächen der Bechsteinfledermaus und des Großen Mausohrs im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald verwiesen). Die vorhabensbedingten Auswirkungen

gen der Habitatverluste und -beeinträchtigungen auf die Bestandsgröße der Bechsteinfledermaus wurden aus dem Verlust und der Beeinträchtigung der maßgeblichen Habitate sowie des von den Kolonien genutzten Aktionsraums der zur Kolonie gehörenden Individuen ermittelt (PFB, S. 1468). Der Grad der Beeinträchtigung wird sodann nach dem prozentualen Verlust an mittel-, hoch- und sehr hochwertigen Habitatflächen errechnet (PFB, S. 1467). Soweit der Aktionsraum der Kolonie Hesselschneise lediglich nach den Aktivitäten von 5 gefangenen und telemetrierten Weibchen bestimmt wurde (vgl. Simon und Widdig, Spezialuntersuchung zum Status der Bechsteinfledermaus in den FFH-Gebieten Kelsterbacher Wald und Mark- und Gundwald, 2006, S. 46 Anhang 9, Band 679 der Beiakten, S. 696 ff.) und die übrigen nicht gefangenen 14 Weibchen unberücksichtigt geblieben sind, ist auch dies nicht zu beanstanden. Zur hinreichend genauen Bestimmung des Aktionsraums der in einer Kolonie lebenden Bechsteinfledermäuse ist das Ausbreitungsverhalten von 26% der Weibchen ausreichend (vgl. dazu Baader-Bosch, Anlage 6 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 18).

Der Antragsteller weist zwar zutreffend darauf hin, dass der Kolonie Hesselschneise gewisse Gefahren drohen, weil sie über einen sehr geringen Anteil von weiblichen Nachkommen verfügt (vgl. Simon und Widdig, A 380-Werft Fledermausmonitoring unter besonderer Berücksichtigung der Bechsteinfledermaus, 2006, S. 22; Band 560 der Beiakten, S. 266). Bei diesem Geschlechterverhältnis handelt es sich aber um ein zufälliges Ergebnis, das in keinerlei Zusammenhang mit der zukünftigen Realisierung des planfestgestellten Vorhabens steht (vgl. dazu Baader-Bosch, Anlage 6 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 20).

Schließlich fällt die von der Planfeststellungsbehörde getroffene Beeinträchtigungsprognose für die Bechsteinfledermaus im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf auch nicht deshalb fehlerhaft aus, weil die positiv berücksichtigten Maßnahmen zur Populationsstützung, insbesondere das Nutzungsverbot im Staatswald, die Waldumbaumaßnahmen und das Aufhängen von Nistkästen, deren Eignung vom Antragsteller nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird, zu spät griffen. Zu diesen populationsstützenden Maßnahmen gehören das Bohren von Höhlen (Maßnahmeblatt MA 1) sowie das Anbringen von Fledermauskästen (Maßnahmeblatt MA 3) und Überwinterungskästen

(Maßnahmeblatt MA 11) in älteren Laub- und Mischwaldbeständen mit hoher bis sehr hoher Habitatwertigkeit für die Art. Um Verdrängungseffekte zu minimieren, wird in der Nebenbestimmung A XI 7.1 Nummer 7 verfügt, dass in Waldbeständen mit über 80 Jahren pro Hektar 5 weitere Fledermauskästen mit Überwinterungsfunktion aufgehängt werden. Ergänzend werden gerodete Eichen als stehendes Totholz, in die für Fledermäuse nutzbare Spechthöhlen gefräst werden, in geeignete Bereiche des FFH-Gebietes verbracht (Maßnahmeblatt MA 8). Diese Maßnahmen (so PFB, S. 1469) werden flankiert durch den gesteuerten Nutzungsverzicht für Laubholz standortheimischer Arten (Maßnahmeblatt M 15) sowie durch die Nutzungsbeschränkung für Eichenstammholz (Maßnahmeblatt M 16).

Die angeordneten Maßnahmen zur Quartierneuschaffung - Aufhängen von Fledermauskästen und Bohren/Fräsen von Baumhöhlen - sind ganz offensichtlich Maßnahmen, die kurzfristig wirksam werden. Soweit der Antragsteller in Zweifel zieht, dass Fledermauskästen von Bechsteinfledermäusen angenommen würden, hat der Senat bereits entschieden (vgl. Urteil vom 26. Mai 2008 - 1 C 2706/07.T -, S. 140 f.), es sei in der Fachliteratur anerkannt ist, dass Fledermauskästen von den Tieren grundsätzlich angenommen werden. Der Antragsteller benennt keine neuen Erkenntnisse, die den Senat veranlassen müssten, von dieser Einschätzung abzurücken. Auch die Maßnahmen zur Optimierung vorhandener geeigneter Jagdgebiete durch Erhöhung der Nahrungsverfügbarkeit - Totholzverbringung - werden kurz- und mittelfristig wirksam. Soweit im Übrigen Waldbaumaßnahmen angesprochen werden, ist auch die Planfeststellungsbehörde nicht davon ausgegangen, dass diese kurzfristig wirken. Zur Wirksamkeit des Bohrens/Fräsens von Baumhöhlen wird auf die Ausführungen zum Artenschutz verwiesen.

1.4.2.5.3 Auch die von der Planfeststellungsbehörde für das Große Mausohr, den Heldbock und die Große Moosjungfer im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf angestellte Beeinträchtigungsprognose begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

Soweit der Antragsteller sich auch im Hinblick auf diese Tierarten darauf beruft, deren Habitate würden durch eine luftschadstoffbedingte Eutrophierung eine maßgebliche Verschlechterung erfahren, wird auf die obigen Ausführungen zu den mittelbaren Auswirkungen

gen des planfestgestellten Vorhabens auf die an das Vorhaben grenzenden Natura-2000-Gebiete verwiesen. In Bezug auf die Habitats der Großen Moosjungfer ist zu ergänzen, dass deren Habitats sich im Bereich der kleinen Gewässer im Westen des FFH-Gebietes nahe der Startbahn 18 West befinden (vgl. Baader-Bosch, Gutachten G 2 Teil 4, Plan 4; Band 640 der Beiakten). Dort besteht eine NO_x -Konzentration von 65-71 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, die im Planungsfall um 15-30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ zunehmen wird. Der Eintrag dieser Stickoxide in Ökosysteme erfolgt als trockene oder nasse Deposition. Die primären gasförmigen Komponenten NO und NO_2 , die schlecht wasserlöslich sind, spielen bei dem Eintrag eine wesentlich geringere Rolle als deren Folgeprodukte (Oxidationsprodukte wie HNO_3 , sekundäre Partikel). Die Deposition dieser Folgeprodukte kann allerdings im Nahbereich eines Emittenten vernachlässigt werden, weil die Entstehung der vorgenannten Folgeprodukte eine gewisse Verweildauer von NO_x in der Luft voraussetzt. Erst in einer Entfernung von über 15 km zum Emittenten ist mit einer nassen Deposition zu rechnen. Die unmittelbare trockene Deposition von Stickoxid ist in starkem Maße abhängig vom Volumen und der Struktur des jeweiligen Vegetationsbestandes, der die Gase aufnehmen kann. Der hier als Habitat für die Große Moosjungfer dienende Lebensraumtyp 3150 (vgl. Baader-Bosch, Gutachten G 2 Teil 4, Plan 1; Band 640 der Beiakten) gehört zu den vegetationsfreien bzw. vegetationsarmen Gewässern. Ihm fehlen folglich die notwendigen Strukturen, um NO_x aus der Luft „auszukämmen“ (vgl. Baader-Bosch, Anlage 6 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 24). Darüber hinaus werden die eutrophen Stillgewässer des Typs 3150 als wenig empfindlich gegen N - Eutrophierung eingestuft (vgl. KIFL, Die Bewertung von Stickstoffeinträgen im Kontext der FFH-Verträglichkeitsstudie, 2008, S.16). Auswirkungen der vorhabensbedingten NO_x -Emissionen auf den Lebensraumtyp 3150 und damit auf die Große Moosjungfer können nach alledem ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich des Heldbocks wird im Planfeststellungsbeschluss - ebenso wie für die Große Moosjungfer - eine vorhabensbedingte Beeinträchtigung verneint. Die Verluste und Beeinträchtigungen potenzieller Habitats entsprechen zwar denen des Hirschkäfers. Es sei jedoch zu berücksichtigen, dass vom Heldbock nur ein Vorkommen belegt sei, das mehr als 2.000 m vom planfestgestellten Vorhaben entfernt liege. Hinzukomme, dass die vom Vorhaben beanspruchten Bereiche in dem trockeneren nördlichen Gebietsteil lägen, die für den Heldbock von untergeordneter Bedeutung seien. Ferner seien im Vorhabensbereich

keine Eichen vorhanden, die den Dimensionen und der Qualität des im FFH-Gebiet vom Heldbock besiedelten Baums entsprechen (PFB, S. 1461).

Dieser Beeinträchtigungsprognose tritt der Antragsteller mit dem Hinweis darauf entgegen, es müsse entsprechend dem Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung für den Hirschkäfer eine Beeinträchtigung angenommen werden. Dieser Einwendung fehlt es an der notwendigen Substanziierung. Der Antragsteller trägt nicht vor, aufgrund welcher Auswirkungen des Vorhabens eine Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes der Art im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald eintreten soll.

1.4.2.5.4 Bezüglich des im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf geschützten Lebensraumtyps 9190 (Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit *Quercus robur*) geht der Planfeststellungsbeschluss davon aus, dass anlagebedingt 12,72 ha (39,7%) der - nach Abzug der Rodung für die A 380-Werft verbliebenen - Lebensraumtyp-Fläche von 32,01 ha verloren gingen. Von den Entwicklungsflächen des Lebensraumtyps seien 4,85 ha bzw. 7,6% des Ausgangsbestandes betroffen. Auf 2,09 ha des Lebensraumtyps und 0,45 ha seiner potenziellen Entwicklungsfläche seien Beeinträchtigungen durch Waldrandeffekte und Verinselung zu erwarten (PFB, S. 1455 f.). Bezogen auf den Mittelspecht als charakteristische Art des Lebensraumtyps 9190 entstünden Beeinträchtigungen durch die Inanspruchnahme maßgeblicher Habitatflächen. Im Bereich der Inselfläche 4.1 komme es im Übrigen zu Überlagerungseffekten infolge optischer Beunruhigungen und Lichtimmissionen (PFB, S. 1456). Acht kartierte Revierzentren des Mittelspechts gingen verloren. Drei Revierzentren unterlägen durch den Kfz-Verkehr auf der Okrifteler Straße einer Dauerlärmbelastung von $L_{eq(3) Tag} > 60$ dB(A). Ein weiteres Revierzentrum liege innerhalb der Fläche, die von der Lärmkontur des flugbedingten Dauerschallpegels von $L_{eq(3) Tag} > 73,8$ dB(A) im Bereich der Startbahn 18 West umschlossen werde. Dieses Revierzentrum liege damit oberhalb der flugbetriebsbedingten Geräuschbelastung, bis zu welcher in der Ist-Situation Revierzentren der Art zu verzeichnen seien. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des Mittelspechts im natürlichen Verbreitungsgebiet sei jedoch ausgeschlossen. In dem über 700 ha großen Restgebiet verblieben für die Art mit einem Mindestflächenanspruch von ca. 10 ha ausreichend geeignete und große Habitate, um weiterhin als charakteristische Art vertreten zu sein, zumal umfassende

die Population stützende Maßnahmen durchgeführt würden (PFB, S. 1456 f.). Insgesamt entstünden im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf für den Lebensraumtyp 9190 somit erhebliche Beeinträchtigungen durch eine Flächeninanspruchnahme von 14,81 ha (12,72 ha Verlust, 2,09 ha mittelbare Beeinträchtigungen). Dies entspreche 46% der Lebensraumfläche im Gebiet (PFB, S. 1748).

Soweit der Antragsteller weit größere Beeinträchtigungen befürchtet, die durch die vorhabensbedingte Erhöhung der NO_x-Belastung hervorgerufen würden, wird abermals auf die obigen Ausführungen verwiesen. Zu den vom Antragsteller auf Blatt 153 seiner Klagebegründung vom 24. März 2008 erhobenen Einwänden ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass sich die Planfeststellungsbehörde nicht auf eine Vergleichsfläche im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald beruft, auf welcher sich der Lebensraumtyp 9190 in einem sehr guten Erhaltungszustand (A) befindet. Vielmehr stützt sich die Planfeststellungsbehörde auf eine Vergleichsfläche im Kelsterbacher Wald in gutem Erhaltungszustand (B). Die Existenz dieser Vergleichsfläche wird vom Antragsteller nicht in Abrede gestellt (vgl. auch Baader-Bosch, Gutachten G2.II, Karte 1; Band 640). Teilflächen des Lebensraumtyp 9190 im Kelsterbacher Wald, die sich dort in einem guten Erhaltungszustand befinden, sind bereits heute mit NO_x-Emissionen belastet, wie sie auf den Flächen des Lebensraumtyps 9190 im Mark- und Gundwald im Planungsfall auftreten werden (vgl. Gutachten G13.4, S. 51, 95; Band 251 der Beiakten).

Die Planfeststellungsbehörde hat auch die durch Waldrandeffekte betroffenen Flächen mit 1 ha (vgl. Baader-Bosch, Gutachten G2 Teil IV, S. 48, Band 640 der Beiakten) zutreffend berechnet. Die Gutachter der Beigeladenen haben plausibel dargelegt, dass die angenommene Wirkzone von 100 m Tiefe lediglich auf einer Länge des Waldrandes von 100 m - im Wesentlichen am östlichen Gebietsrand - zu berücksichtigen war (Baader-Bosch, Anlage 6 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 25, vgl. auch Schreiben der Beigeladenen vom 21. September 2007 S. 19 f; Band 560 der Beiakten, S. 21 f. sowie dazugehörige Karte Band 560 der Beiakten, S.323). Der Antragsgegner weist im Übrigen zutreffend darauf hin, dass eine - wie vom Antragsteller behauptet - um 0,65 ha zu gering angenommene Beeinträchtigung des Lebensraumtyps durch Waldrandeffekte unerheblich wäre, weil diese Beeinträchtigung durch die geplanten Kohärenzmaßnahmen mit

abgedeckt würde. Für eine von der Planfeststellungsbehörde angenommene erhebliche Beeinträchtigung des Lebensraumtyps in den FFH-Gebieten Kelsterbacher Wald und Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf auf einer Fläche von 42.05 ha wird eine Fläche des Lebensraumtyps von 148, 52 ha neu geschaffen (PFB, S. 1748). Der im Falle einer um 0,65 ha größeren Beeinträchtigung durch die Schaffung neuer Waldränder unterlaufene Fehler bei der nach § 34 Abs. 3 HENatG getroffenen Abweichungsentscheidung wäre hier nach § 10 Abs. 8 Satz 1 LuftVG unerheblich, weil er offensichtlich auf das Abwägungsergebnis nicht von Einfluss gewesen ist. Diese Bestimmung ist jedenfalls insoweit anwendbar, als es um die Unerheblichkeit eines Fehlers wegen mangelnder Ergebnisrelevanz geht (so zur Bestimmung des § 17e Abs. 6 Satz 1 FStrG: BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 155). Ungeachtet dessen können Mängel der Abweichungsentscheidung und damit auch eine fehlende oder unzureichende Abwägung in einem ergänzenden Verfahren nach § 10 Abs. 8 Satz 2 LuftVG geheilt werden. Dies ist auch prozessbegleitend möglich (zu § 17e Abs. 6 Satz 2 FStrG vgl. BVerwG, Urteile vom 17. Januar 2007, 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 71 und 114, und 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 155).

Soweit im Übrigen die minimierende Wirkung der Waldrandunterpflanzungen in Frage gestellt wird, wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

1.4.2.5.5 Schließlich ist die Planfeststellungsbehörde zutreffend zu dem Ergebnis gelangt, dass im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf auch keine erheblichen Beeinträchtigungen der dort geschützten Lebensraumtypen 3132, 3150 und 9110 zu besorgen sind. Flächen dieser Lebensraumtypen werden vorhabensbedingt nicht in Anspruch genommen. Auch die Zunahme der NO_x-Belastung hat keine relevanten Auswirkungen auf die Lebensraumtypen und deren charakteristische Arten (vgl. dazu PFB, S. 1474).

Entgegen der Einschätzung des Antragstellers hat sich die Planfeststellungsbehörde die hinreichende Gewissheit verschafft, dass die vorgenannten Lebensraumtypen nicht mittelbar durch die vorhabensbedingt zu erwartende Erhöhung der Stickstoffemissionen erheblich in ihren Erhaltungszielen beeinträchtigt werden. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

rungen zu den mittelbaren Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe sowie die Ausführungen zur Beeinträchtigung der Großen Moosjungfer verwiesen.

Die Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 9110 durch die Schaffung eines neuen Waldrandes im Nordwesten des FFH-Gebietes wurde von der Planfeststellungsbehörde zutreffend verneint. Der Waldrand der besagten Lebensraumtypfläche verläuft bereits heute an der Grenze zum Eingriffsbereich (Baader-Bosch, Anlage 6 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008). Ob der Lebensraumtyp 9110 im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf durch Waldrandeffekte im nordwestlichen Bereich eine erhebliche Beeinträchtigung erfährt, kann im Übrigen dahingestellt bleiben, da das Vorliegen der Beeinträchtigung einer Fläche von 0,6 ha auf die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses - insbesondere die getroffene Abweichungsentscheidung - keinen Einfluss hätte. Die Planfeststellungsbehörde hat bei einer angenommenen Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 9110 im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald auf einer Fläche von 20,55 ha Kohärenzmaßnahmen auf insgesamt 106,94 ha festgesetzt (PFB, S. 1738). Ein eventuell in der fehlerhaften Bewertung der Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps 9110 im Mark- und Gundwald liegender Abwägungsfehler wäre nach § 10 Abs. 8 Satz 1 LuftVG unerheblich, da er aufgrund der Geringfügigkeit nicht auf das Abwägungsergebnis von Einfluss ist (vgl. dazu oben).

1.4.2.6. Letztlich hat die Planfeststellungsbehörde auch eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets Untermainschleusen zutreffend verneint. Soweit der Antragsteller eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets infolge eines erhöhten Mortalitätsrisikos durch die Kollision zwischen Flugzeugen und den im Vogelschutzgebiet Untermainschleusen geschützten Vogelarten bzw. eine Gefährdung der vorgenannten Vogelarten durch flugbetriebsbedingte Wirbelschleppen annimmt, vermag dem der Senat nicht zu folgen.

1.4.2.6.1 Dieses Vogelschutzgebiet, das eine Größe von 194 ha aufweist, besteht aus den Teilgebieten Staustufe Eddersheim und Mönchwaldsee bei Kelsterbach mit 146 ha und Griesheimer Schleuse mit 48 ha (PFB, S. 1607). Nach § 2 Abs. 1 der LSchVO Untermainschleusen, mit welcher das Vogelschutzgebiet förmlich unter Schutz gestellt wurde, ist

Zweck der Unterschutzstellung der Erhalt der Lebensstätten und Lebensräume der Brutvogelarten Schwarzmilan und Eisvogel und der Rastvogelart Zwergsäger, um deren Überleben und Vermehrung sicherzustellen. Darüber hinaus ist gemäß § 2 Abs. 2 LSchVO Untermainschleusen Zweck der Unterschutzstellung der Schutz der Lebensräume für die regelmäßig im Gebiet auftretenden Rast- und Überwinterungsgäste Reiherente, Stockente, Tafelente, Blässhuhn, Gänsesäger, Haubentaucher, Teichhuhn, Zwergtaucher und Lachmöwe sowie die Brutvogelarten Saatkrähe, Kormoran und Graureiher.

1.4.2.6.2 Die Planfeststellungsbehörde hat die Verträglichkeitsprüfung zu Recht auf die in § 2 Abs. 1 und 2 LSchVO Untermainschleusen genannten Vogelarten beschränkt. In Vogelschutzgebieten ist Schutzzweck im Sinne des § 34 Abs. 1 Satz 2, Abs. 2 HENatG der Erhalt der Vögel des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie und der Zugvögel nach Art. 4 Abs. 2 V-RL, für deren Erhaltung das Schutzgebiet ausgewiesen wurde. Die in § 3 Abs. 2 und 3 LSchVO Untermainschleusen genannten Verbote, die gemäß § 3 Abs. 4 Nr. 1 LSchVO Untermainschleusen nicht für Vorhaben gelten, die einer behördlichen Entscheidung bedürfen, vermögen den Zweck der Unterschutzstellung, wie er in § 2 Abs. 1 und 2 LSchVO bestimmt ist, nicht auf andere im Gebiet (nicht signifikant) vorkommende Vogelarten zu erweitern. Danach wird die vom Antragsteller ausdrücklich genannte „Blessralle“ nicht vom Schutzzweck der LSchVO Untermainschleusen erfasst.

Eine mögliche Beeinträchtigung der vom Schutzzweck umfassten Vogelarten wird von der Planfeststellungsbehörde artspezifisch geprüft und verneint (PFB, S. 1630 - 1648).

1.4.2.6.3 Im Planfeststellungsbeschluss wird insoweit ausgeführt, dass Kollisionen zwischen Vögeln, die im Teilgebiet Griesheimer Schleuse vertreten seien, und Flugzeugen aufgrund der dort eingehaltenen Flughöhe von über 350 m ausgeschlossen werden könnten. Kollisionen zwischen Vögeln, die den Mönchwaldsee nutzten, und landenden Flugzeugen würden durch den blickdichten Vorhang vermieden (PFB, S. 1629). Im Übrigen seien Individuenverluste durch Vogelschlag denkbar. Dies gelte insbesondere für den Bereich der westlichen Anfluggrundlinie. Dort finde im Bereich des Main-km 14,4 ein intensiver Vogelflug statt. Der Main-km 14,4 werde bei Ostwindlagen von landenden Flugzeugen in einer Höhe von ca. 120 m überflogen (PFB, S. 1629 f). Aufgrund dieser Flughöhe sei ein

Kollisionsrisiko für den Eisvogel, den Zwergtaucher, den Zwergsäger, das Blässhuhn und den Gännesäger ausgeschlossen, da diese Arten nicht in einer Höhe über 50 m flögen. Demgegenüber erreichten die Flugbewegungen des Schwarzmilans in 3 % der Fälle zwar Höhen von über 100 m. Jedoch ließen die Vogelschlagstatistik und die Beobachtungen an der Eddersheimer Schleuse den Schluss zu, dass Schwarzmilane eine Kollision mit Flugzeugen durch ein effektives Ausweichverhalten vermeiden könnten. Hierfür spreche auch, dass das derzeitige Parallelbahnsystem durch den Schwarzmilan zur Nahrungssuche genutzt werde. Die Vogelschlagstatistik des Deutschen Ausschusses zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e.V. (DAVVL) belege, dass deutschlandweit bisher nur ein Vogelschlag mit einem Schwarzmilan aufgetreten sei. Hinzukomme, dass der regelmäßig und intensiv von dieser Vogelart zur Nahrungssuche überflogene Offenlandbereich zwischen Main und Mönchwaldsee nicht vom Überflug mit Flugzeugen betroffen sein werde und für die Landebahn Nordwest Bewirtschaftungsformen (Langgraswirtschaft) vorgesehen seien, welche der Entstehung attraktiver Lebensräume für den Schwarzmilan entgegenwirkten (PFB, S. 1632). Auch Kollisionen zwischen dem im Bereich der Eddersheimer Schleuseninsel brütenden Graureiher und Flugzeugen könnten ausgeschlossen werden. Flüge von und zur Schleuseninsel würden vorwiegend entlang des Mains registriert. Die Flughöhe passe sich der vorherrschenden Windrichtung an. Bei Flügen gegen den Wind fliege der Graureiher in geringer Höhe, bei Flügen mit Rückenwind würden größere Höhen genutzt. Ein Anflug der Landebahn durch Flugzeuge über den Main-km 14, 4 erfolge vorwiegend bei östlicher Windrichtung (Betriebsrichtung 07). Näherte sich ein Graureiher aus Richtung Westen entlang des Mains der Eddersheimer Schleuseninsel gegen den Ostwind, fliege er nach dem Vorgesagten in einer Höhe von unter 50 m. Näherte sich ein Graureiher bei Betriebsrichtung 07 aus Osten entlang des Mains der Schleuseninsel könne er zwar in Flughöhen von über 100 m fliegen. Er passiere aber nicht den Main-km 14,4. Eine gewisse Kollisionswahrscheinlichkeit bestehe, wenn der Graureiher bei der Betriebsrichtung 07 aus Richtung Osten dem Main folgend ein Ziel anfliege, das sich westlich der Anfluggrundlinie befinde. Diese Kollisionswahrscheinlichkeit werde jedoch als eher gering eingestuft, weil die Eddersheimer Schleuseninsel einen Anziehungspunkt für Graureiher darstelle und Flüge über diese hinweg nur in Ausnahmefällen zu beobachten seien. Von der Eddersheimer Schleuse startend, den Main abwärts - in Richtung Westen - fliegende Graureiher erreichten am Main-km 14,4 kaum eine Höhe von mehr als 100 m. Gegen eine erhöhte Wahr-

scheinlichkeit von Kollisionen zwischen landenden Flugzeugen und Graureihern in Höhe des Main-km 14,4 spreche auch die Vogelflugstatistik. Weltweit seien von der Lufthansa von 1985 bis 2000 nur 16 Vogelschlagereignisse mit Graureihern dokumentiert worden. Innerhalb des Frankfurter Flughafens habe es seit 1985 nur ein Vogelschlagereignis gegeben, obwohl Graureiher immer wieder bei der Nahrungssuche beobachtet worden seien. Schließlich sei zu berücksichtigen, dass aufgrund der vorherrschenden Westwindlage in etwa 75 % der Fälle die Landebahn Nordwest aus Richtung Osten angeflogen würde und somit der Main-km 14,4 nicht tangiert und durch die Nebenbestimmung A XI 2.1.2 ein spezielles Überwachungsprogramm zur Minimierung der Vogelschlagrisiken für den Kreuzungsbereich der Anfluglinie mit dem Main etabliert werde (PFB, S. 1639). Das Flugverhalten des Kormorans sei entsprechend dem Verhalten des Graureihers zu beurteilen. Die meisten Flüge dieser Art fänden unter 50 m statt (PFB, S. 1642). Flüge der Saatkrähe über 100 m seien nur in Ausnahmefällen nachgewiesen worden. Auch hier sei das aufgrund der zu beobachtenden Flughöhen als gering einzustufende Kollisionsrisiko durch die vorherrschende Betriebsrichtung und die Vogelzugüberwachung weitergehend minimiert (PFB, S. 1643). Auch bei der Lachmöwe sei eine Verkleinerung des Bestandes durch Vogelschlag nicht zu erwarten. Zwar kreuzten die Lachmöwen auf Flügen von ihren Schlafplätzen entlang des Rheins den Main aufwärts - ostwärts - zu den Wasserflächen im Bereich der Schleuseninsel die Anfluglinie der aus Westen anfliegenden Flugzeuge. Hier sei aber ebenfalls zu berücksichtigen, dass nur ca. 25 % der Anflüge aus Richtung Westen erfolgten und eine Überwachung der Vogelflugbewegungen stattfinde (PFB, S. 1644). Kollisionen mit der Reiherente, der Tafelente, der Stockente, seien ausgeschlossen, da Flugbewegungen in Höhen von über 100 m nicht oder - bei der Stockente - nur in geringer Zahl beobachtet worden seien (PFB, S. 1645 ff.). Die Flughöhen des Teichhuhns lägen unter 10 m (PFB, S. 1648).

1.4.2.6.4 Mit Blick auf den Schutzzweck des Vogelschutzgebiets stellt - wie oben bereits für FFH-Gebiete ausgeführt wurde - allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Vogelarten, den es zu bewahren oder wiederherzustellen gilt, ein geeignetes Kriterium dar, um die Frage einer erheblichen Beeinträchtigung zu beurteilen (§ 3 Satz 1 HENatG i.V.m. § 10 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG). Der Begriff des günstigen Erhaltungszustands einer Art wird weder im Hessischen Naturschutzgesetz noch im Bundesnaturschutzgesetz definiert. Inso-

fern ist auf die Definition in Art. 1 Buchst. i FFH-RL zurückzugreifen. Unter Berücksichtigung der dortigen Begriffsbestimmung liegt eine erhebliche Beeinträchtigung einer im Gebiet geschützten Vogelart vor, wenn die Durchführung des Vorhabens dazu führt, dass unter Berücksichtigung der Daten über die Populationsdynamik die Art kein lebensfähiges Element des Habitats, dem sie angehört, mehr bilden wird oder das natürliche Verbreitungsgebiet der Art abnimmt oder in absehbarer Zeit vermutlich abnehmen wird oder kein genügend großer Lebensraum mehr vorhanden ist oder vorhanden sein wird, um langfristig ein Überleben der Populationen dieser Arten zu sichern. Eine erhebliche Beeinträchtigung des günstigen Erhaltungszustands durch Flächenverluste scheidet in Bezug auf das Vogelschutzgebiet Untermainschleusen aus. Im Übrigen hat sich die Planfeststellungsbehörde durch die zahlreich angestellten Untersuchungen die hinreichende Gewissheit verschafft, dass die dort geschützten Vogelarten im Vogelschutzgebiet als lebensfähiges Element verbleiben werden. Diese Untersuchungen haben zwar ergeben, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass einzelne Exemplare der geschützten Arten durch flugbetriebsbedingte Ereignisse zu Schaden kommen werden. Die Befürchtung, dass diese Ereignisse ernsthaften Einfluss auf das Überleben der geschützten Vogelarten haben werden, stellt nicht mehr als eine theoretische Besorgnis dar.

Da Maßstab der Beeinträchtigungsprognose der Erhalt oder die Wiederherstellung des günstigen Erhaltungszustandes der geschützten Vogelarten ist, kann entgegen der Auffassung des Antragstellers auch nicht jegliche Erhöhung eines bereits bestehenden Risikos zu einer erheblichen Beeinträchtigung führen, sondern nur ein solches Risiko, das die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der geschützten Arten im Vogelschutzgebiet behindert. Auch wenn das Vogelschlagrisiko vorhabensbedingt erhöht wird, handelt es sich nach wie vor um sehr seltene Ereignisse, die aufgrund ihrer geringen Eintrittswahrscheinlichkeit nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets führen können (siehe auch Stellungnahme der Staatlichen Vogelschutzwarte für Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland, Anlage 7 zur Klageerwiderung des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 5). Selbst wenn hier infolge Vogelschlags artenschutzrechtliche Verbotstatbestände verwirklicht sein sollten - was im Übrigen nicht der Fall ist -, bedeutet dies nicht zwingend, dass auch erhebliche Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen drohen. Das europäi-

sche Artenschutzrecht wird von einem individuenbezogenen Ansatz geprägt, während das Habitatschutzrecht einem gebietsbezogenen Ansatz folgt.

1.4.2.6.5 Die in der Klagebegründung des Antragstellers im Einzelnen geäußerten Zweifel an der Richtigkeit der Prognose der Planfeststellungsbehörde, wonach die im Vogelschutzgebiet Untermainschleusen geschützten Vogelarten aufgrund des vorhabensbedingten Vogelschlagrisikos keinen erheblichen Beeinträchtigungen unterliegen, erweisen sich nach dem derzeitigen Erkenntnisstand als unbegründet.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die von der Planfeststellungsbehörde insoweit angestellte qualitative (verbale) Betrachtung zu hinreichend eindeutigen Ergebnissen gelangt. Deshalb bedurfte es auch - entgegen der Auffassung des Antragstellers - keiner quantitativen Bestimmung des Mortalitätsrisikos. Eine derartige aufwändige quantitative Bestimmung der drohenden Verluste durch Vogelschlag würde einen zum erwartenden Erkenntnisgewinn unverhältnismäßigen Ermittlungsaufwand erfordern.

Der Antragsteller hat nicht substantiiert dargelegt, dass die Planfeststellungsbehörde zu geringe durchschnittliche Bestandszahlen der im Gebiet geschützten Vogelarten angenommen hat. Die im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Zahlen decken sich mit den Angaben im Standarddatenbogen, Entwurf: Fortschreibung August 2006 (Gutachten G2 VIII, S. 20; Band 641 der Beiakten). Eine vorhabensbedingte Verkleinerung der Populationen der im Vogelschutzgebiet geschützten Vogelarten kann ausgeschlossen werden (vgl. Baader-Bosch, Anlage 7 zur Klageerwidern der Beigeladenen vom 26. Juni 2008). Der Sachverständige Petri kommt auf der Grundlage eigener Beobachtungen und Untersuchungen aus den Jahren 1998 bis 2008 sowie unter Berücksichtigung anderer ornithologischer Fachgutachten zu dem Ergebnis, dass im Bereich des Main-km 14,4 89 % aller Vogelflugbewegungen oberhalb 100 m auf Möwen zurückzuführen sind. 7 % der Vogelflugbewegungen erfolgen durch Krähenvögel. Alle anderen Arten haben nur geringen Anteil an den vogelschlagrelevanten Vogelflugbewegungen (Petri, Anlage 9 zur Klageerwidern der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 9). Durch den Einsatz des Vogelschlagmanagements, auf dessen Wirksamkeit noch einzugehen ist, kann selbst für die Lachmöwen bei Betrieb der Landbahn Nordwest ein erhöhtes Mortalitätsrisiko vermieden werden (Petri,

a.a.O., S. 10 f.). Der Graureiher durchfliegt den Untersuchungsraum in einer Höhe zwischen 40 m und 80 m. Flüge über 100 m machen nur einen sehr geringen Anteil aller vogelschlagrelevanten Flugbewegungen aus.

Dem Antragsteller ist zuzugestehen, dass auch eine Nutzung des neuen Landebahnbereichs als Nahrungshabitat für Graureiher nicht ausgeschlossen werden kann. Selbst dies führt jedoch nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Beeinträchtigungsrisikos. Denn auch heute sind Graureiher im Bereich des vorhandenen Parallelbahnsystems anzutreffen. Trotz allem wurden in den letzten 40 Jahren nur in wenigen Ausnahmefällen Vogelschläge mit Graureihern registriert (Petri, a.a.O., S. 12 f., sowie oben). Ähnliches gilt auch für den Kormoran. Flüge von Kormoranen in Höhen von über 100 m sind selten. Im Übrigen queren auch schon derzeit Kormorane auf ihren Flügen zu den Nahrungsgebieten und den Schlafplätzen regelmäßig die Flugbahnen im Bereich des Ostkopfes des Parallelbahnsystems. Trotz allem werden Vogelschlagereignisse mit Beteiligung des Kormorans nur selten registriert (Petri, a.a.O., S. 13). Die Saatkrähe, die mit 7 % an den vogelschlagrelevanten Vogelflugbewegungen beteiligt ist, unterliegt zwar einem relativ hohen Vogelschlagrisiko. Langjährige Beobachtungen von winterlichen Krähenschwärmen im Flughafenbereich haben aber gezeigt, dass diese Art über ein erfolgreiches Ausweichverhalten verfügt (Petri, a.a.O., S. 11).

Die Vogelschlagprognose wird in Bezug auf den Schwarzmilan (nur 3 % fliegen in Höhen von über 100m) auch nicht durch eine angeblich im Jahre 2005 von dem Sachverständigen Petri getroffene Feststellung in Zweifel gezogen, wonach der Schwarzmilan einen hohen Anteil derjenigen Vogelflüge von über 100 m Höhe im Bereich des Main-km 14,4 erreiche. Petri hat 2005 ermittelt, dass ein regelmäßiges Vorkommen der Arten Mäusebussard, Schwarzmilan und Turmfalke für den Untersuchungsraum festzustellen ist. Durch ihren hohen Anteil von Flügen über 100 m Höhe seien diese Arten speziell für diesen Raum flugsicherheitsrelevant (Petri, Anlage 11 zur Klagebegründung, S. 122). Innerhalb dieser drei vorgenannten Greifvogelarten ist jedoch der Mäusebussard, der ganzjährig im Gebiet vorkommt, diejenige Art, die am häufigsten in einer Höhe über 100 m fliegt. Ebenso regelmäßig kommt der Turmfalke vor. Demgegenüber halten sich Schwarzmilane als Zugvögel nur von April bis August im Rhein-Main-Gebiet auf. Gehäuft registriert wurden sie am Main-

km 14,4 während der Zugzeit im März und April als durchziehende, nicht standortheimische Vögel. Hier werden in seltenen Fällen auch Flughöhen oberhalb 100 m registriert (Petri, Anlage 9 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 14 f. und Anlage 22 zum Schriftsatz der Beigeladenen vom 21. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 2). In Bezug auf den Schwarzmilan führt der Sachverständige Petri weiterhin aus, vergleichende Betrachtungen an Windenergieanlagen hätten ergeben, dass der Schwarzmilan über ein ausgeprägtes Meide- bzw. Ausweichverhalten gegenüber Hindernissen im Luftraum verfügt (Anlage 22 zum Schriftsatz der Beigeladenen vom 21. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 2). Weitergehend ist von Bedeutung, dass der Schwarzmilan gemäß § 2 Abs. 2 LSchVO Untermainschleusen als im Gebiet vorkommende Brutvogelart geschützt ist. Während der Zeit der Brut und der Aufzucht von Jungvögeln von Mai bis Juli sind nur vereinzelt Nahrungssuchflüge des Schwarzmilans in Höhe des Main-km 14,4 beobachtet worden. Während der Nahrungssuche fliegt der Schwarzmilan im Übrigen langsam in niedriger Höhe - knapp oberhalb der Baumkronen zwischen 30 bis 50 m - entlang der Fluss- und Uferbereiche. Die Wahrscheinlichkeit eines Individuenverlustes von im Vogelschutzgebiet Untermainschleusen brütenden Schwarzmilanen ist auch aus diesem Grund als extrem gering einzustufen (Petri, Anlage 22 zum Schriftsatz der Beigeladenen vom 21. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 2). Der Sachverständige der Beigeladenen verfügt aufgrund von Beobachtungen, die er über drei Jahrzehnte im Bereich des Kühkopfes und angrenzender Rheinauen und langjähriger systematischer Studien am Main gemacht hat, über sehr intensive Erfahrungen mit Schwarzmilanen und ihrem Verhalten. Er geht sicher davon aus, dass im Bereich der Eddersheimer Schleuse brütende Schwarzmilane auf ihren Nahrungsflügen allenfalls bis zu Höhen von maximal 60 m fliegen. Aus diesem Grunde erachtet er die Gefahr als extrem gering, dass es vorhabensbedingt zum Verlust eines im Vogelschutzgebiet Untermainschleusen vorkommenden Schwarzmilans kommen könnte (Petri, Anlage 22 zum Schriftsatz der Beigeladenen vom 21. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 3 f.). Der Senat hat keinen Anlass, an der Richtigkeit dieser Einschätzung zu zweifeln. Somit ist auch unter Berücksichtigung der geringen Populationsgröße im Vogelschutzgebiet Untermainschleusen eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzgebiets in seinen für den Schwarzmilan bestimmten Erhaltungszielen nicht ernsthaft zu besorgen.

Gestützt wird dieses Ergebnis aufgrund der im Jahre 2008 durchgeführten Beobachtungen am Main-km 14,4. Im Zeitraum vom 19. Februar 2008 bis 30. Oktober 2008 an 60 Tagen über 250 Stunden wurden während Zählungen 22.073 Vögel erfasst, von denen 1.493 (6,76 %) in dem Beobachtungsraum von ca. 80 m bis 160 m flogen. Von diesen 1.493 Vogelbewegungen entfielen 6 Bewegungen (0,4 %) auf den Schwarzmilan. Dabei wurde der Schwarzmilan lediglich an drei Tagen gesichtet (Baader-Bosch, Anlage 21 zum Schriftsatz der Beigeladenen vom 21. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 4).

Selbst wenn durch die beabsichtigte Langgraswirtschaft die Attraktivität der Nordwestlandebahn als Nahrungshabitat für den Schwarzmilan nicht zu verhindern ist, da der Mäusebestand durch diese Bewirtschaftungsweise zunimmt, vermag auch dies die Kollisionswahrscheinlichkeit zwischen Exemplaren der Art und Flugzeugen nicht derart zu erhöhen, dass von einer erheblichen Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes auszugehen ist. Für diese Einschätzung spricht, dass diese Vogelart bereits derzeit die Grünlandbereiche im Vorfeld des Flughafens nutzt und regelmäßig zwischen landenden Flugzeugen zu sehen ist. Trotzdem schlägt sich dies in der Vogelschlagstatistik nicht nieder (vgl. Baader-Bosch, Anlage 7 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008).

Die Prognose, dass im Vogelschutzgebiet Untermainschleusen geschützte Vogelarten durch vorhabensbedingte Vogelschlagereignisse nicht erheblich beeinträchtigt werden, wird - insbesondere für die Arten Graureiher, Saatkrähe und Lachmöwe - nicht deshalb in Frage gestellt, weil das im Planfeststellungsbeschluss angeordnete Überwachungssystem MIVOTHERM ungeeignet oder nur eingeschränkt tauglich ist.

Durch Installation dieses Überwachungssystems, das eine vorauslaufende Prognose von vogelschlagrelevanten Ereignissen geben soll, kann der Planfeststellungsbehörde zufolge ein sicheres Landen auf der Landebahn Nordwest auch trotz des prognostizierten, zeitweise hohen Vogelaufkommens im Kreuzungsbereich des Anflugkorridors mit dem Main-km 14,4 gewährleistet werden (Baader Konzept GmbH vom 2. Oktober 2007: MIVOTHERM, System zur Minimierung von Vogelschlagrisiken bei Main-km 14,4 mittels Thermo-Fototechnik - Baader-Konzept MIVOTHERM -, Band 564 der Beiakten). Auf der Basis der Thermofotografie-Technik erfolgt die Erfassung und Identifizierung relevanter Vogelbewe-

gungen oder -schwärme mittels hochauflösender Wärmebildkameras unter Berücksichtigung der Parameter Flughöhe, Fluggeschwindigkeit und Schwarmgröße der Vögel im Wege der High-End-Bildauswertung in Echtzeit. Die gewonnenen Daten werden per Funk an die Flugsicherung übermittelt. Das Überwachungssystem wird in Stromrichtung ausgerichtet werden und gewährleistet so die Beobachtung des direkten Luftraums über Main-km 14,4, wo neben den ohnehin zu verzeichnenden Flugaktivitäten der Vögel gelegentlich Möwentürme aufgrund des sogenannten „Thermiksegelns“ beobachtet werden konnten. Die hochauflösenden Wärmebildkameras dienen der Darstellung und Bewertung der Ist-Situation durch Erfassung der Vogelbewegungen sowohl tags als auch nachts.

Die Montage der Kameras wird alle Vogelflugbewegungen zwischen 100 und 140m Höhe sowie einer Entfernung von 2.500 bis 3.500 m zum Anflugkorridor erfassen. Dabei werden Flughöhe und Fluggeschwindigkeit sowie die Anzahl und/oder Schwarmgröße der Vögel über die Dichte der Vogelabbildungen erfasst und unmittelbar als grundsätzlich relevant oder nicht relevant bewertet. Als irrelevant werden nach den derzeitigen Vorgaben Flugbewegungen von Vögeln unter 100 m sowie einzelner kleinerer Vögel in größeren Abständen bewertet. Diese Bewertung wird in einem dreistufigen Verfahren nach Abstimmung mit der Flugsicherung vorgenommen werden. Relevante Flugbewegungen werden der Flugsicherung mit Angabe der Uhrzeit mitgeteilt. Der Zeitpunkt des Erreichens des Kreuzungsbereichs bestimmt sich demnach aus der Entfernung der Vögel bei Erfassung und ihrer durchschnittlichen Fluggeschwindigkeit. Dem liegt die durch systematische Beobachtungen der Vogelflugbewegungen entlang des Mains über zwei Jahre gewonnene Erkenntnis zugrunde, dass Vögel und Zugvögel den Verlauf des Mains konsequent als Leitlinie benutzen und wind- bzw. witterungsbedingt konstant in bestimmten Höhen fliegen. Aufgrund der in der kritischen Flughöhe über 100 m überwiegenden Flugbewegungen von Lachmöwen sollen die in ausreichend großer Entfernung vom Kreuzungsbereich des Anflugkorridors mit dem Main platzierten Wärmebildkameras eine Vorwarnzeit von 4 - 8 Minuten erreichen können.

Das Überwachungs- und Vorwarnsystem ist geeignet, den kritischen Luftraum für eine Betrachtung des direkten Kollisionsrisikos ebenso wie die Vogelflugbewegungen in zureichender Weise zu erfassen. Der Senat folgt insoweit der überzeugenden Darstellung in der

ergänzenden Stellungnahme des Gutachters der Vorhabensträgerin (Baader-Bosch, Anlage 21 zum Schriftsatz der Beigeladenen vom 21. November 2008). Insbesondere ergibt sich nicht die Notwendigkeit, einen weitergehenden Bereich als den vorgesehenen Raum von 100 bis 140 Meter Höhe (Baader-Konzept, a.a.O., S. 6) als beobachtungsrelevanten Luftraum anzusehen. Wie in der von der Beigeladenen vorgelegten Stellungnahme des Gutachters (Baader-Bosch, a.a.O., S. 6) überzeugend dargestellt wird, belaufen sich die möglichen Abweichungen vom Gleitpfad (also von der Sinkrate der Höhe nach) nach den Vorgaben der ICAO auf einen Wert von plus/minus 7,4 m und vom Kurs (also von der Flugbewegung in Richtung Landebahn seitlich abweichend) auf plus/minus 14 m, und damit auf etwa ein Drittel des von den Antragstellern angeführten Betrachtungsraumes. Ebenso plausibel ist die angenommene Beschränkung der lateralen Ausdehnung wegen der Konzentration der Vogelzüge über dem Wasser bei etwa 115 m Flussbreite dargestellt, die zudem durch die Leitlinienfunktion des Mains mit den dort vorhandenen Gehölzen verstärkt wird.

Das Überwachungssystem kann auch die erforderliche Vorwarnzeit erreichen, indem mit je zwei stereoskopischen Einzelsystemen flussaufwärts und flussabwärts sowohl die Flugrichtung als auch die Fluggeschwindigkeit der Vögel erfasst werden (Baader-Bosch, a.a.O., S. 9). Es erscheint plausibel und nachvollziehbar, dass aus der Entfernung der Vögel bei ihrer Erfassung durch die Kameras und ihrer durchschnittlichen Fluggeschwindigkeit der Zeitpunkt des Erreichens des Kreuzungsbereichs bestimmt werden kann, nachdem die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Grundlage der durch systematische Beobachtungen der Vogelflugbewegungen entlang des Mains gewonnenen Erkenntnisse berechnet wurde. Da in der kritischen Flughöhe über 100 m die Flugbewegungen von Lachmöwen überwiegen erscheint es als durchaus möglich, dass in ausreichend großer Entfernung vom Schnittpunkt des Kreuzungsbereichs zwischen Anflugkorridor und Main platzierte Wärmebildkameras die angestrebte Vorwarnzeit von etwa 4 bis 8 Minuten erreichen können.

Diese Darstellung unterliegt auch nicht deshalb grundlegenden Zweifeln, weil in anderem Zusammenhang eine Mindestvorwarnzeit von 2 Minuten für ausreichend erachtet wird (Baader-Bosch, a.a.O., S. 9 f.). Dies stellt keine Einschränkung oder gar Verkürzung der bisher als erreichbar dargestellten längeren Vorwarnzeit dar, wie Henning in seiner ergän-

zenden Stellungnahme vom 16. Dezember 2008 meint (Erwiderung zur Stellungnahme Baader-Bosch vom 20. November 2008, S. 34, Anlage 44 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 22. Dezember 2008), sondern beschreibt nach der insoweit plausiblen Darstellung in der Stellungnahme des Gutachters der Vorhabensträgern lediglich den Zeitraum, den die anfliegenden Luftfahrzeuge vom Zeitpunkt des Einschwenkens auf den Gleitpfad bis zum Erreichen der Querung des Mains benötigen, und damit das absolute Minimum an einzuhaltender Vorwarnzeit (Baader-Bosch, a.a.O., S. 8).

Die in der Beschreibung des Überwachungssystems enthaltenen Hinweise auf eine mögliche weitere Optimierung der Standorte anhand der Ergebnisse eines Monitorings einerseits sowie die zugrunde liegenden Aussagen zu dem eher konstanten Flugverhalten der Vögel über lange Distanzen stellen sich vor diesem Hintergrund ebenfalls als hinreichend überzeugend dar. Da im Bereich des Main-km 14,4 mit der systematische Erfassung der Vogelbewegungen schon begonnen wurde, das Monitoring-Konzept spätestens ein Jahr vor Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest beginnt, danach dauerhaft betrieben und das Untersuchungsprogramm für die Gebiete Main-km 14,4 und Mönchwaldsee intensiviert werden soll, ist zum jetzigen Zeitpunkt auch noch nicht die Notwendigkeit einer ausführlichen und detaillierten Methodenbeschreibung gegeben. Wie in der von der Beigeladenen vorgelegten Stellungnahme des Gutachters überzeugend dargestellt wird (Baader-Bosch a.a.O., S. 10), liegen auch bisher schon Erkenntnisse zu dem Flugverhalten der Vögel entlang des Mains vor, die für die grundsätzliche Einrichtung des Überwachungssystem ausreichend sind. Demnach stellt der Main eine Leitlinie für die allermeisten der hier relevanten Vogelarten dar, und größere Abweichungen sind sehr selten, beispielsweise als Verdichtungen bei Sturmböen, zu beobachten. Der Mainverlauf wird zur Nahrungssuche zwar in Korridoren verlassen, solche sind jedoch in dem hier relevanten Bereich zwischen Main-km 9,0 (Rüsselsheim) und 22,0 (Industriepark Höchst) um den Main-km 14,4 nicht festgestellt worden. Außerdem ist seit Schließung der Deponie Wicker ein Rückgang der Vogelkonzentrationen in diesen Luftkorridoren beobachtet worden. Die in Höhen von bis zu 300 m in Abhängigkeit von Windverhältnissen und Start- und Zielgebieten stattfindenden Pendelflüge von Möwen sind nach den Ergebnissen entsprechender Beobachtungen, die im Rahmen eines 100-tägigen Wintermonitorings erzielt wurden, wegen des Fehlens bedeutungsvoller Schlaf-, Rast- und Nahrungsgebiete in Flugrichtung und Geschwindigkeit eher

konstant (Baader-Bosch, a.a.O., Anhang 1) und lassen daher nicht besorgen, dass das vorgesehene Überwachungssystem grundsätzlich ungeeignet zur Ermittlung potentieller Kollisionsrisiken auf der Grundlage der erfassten Vogelflugbewegungen sein könnte.

Auch mögliche Änderungen in den Fluggeschwindigkeiten der Vögel wegen unterschiedlicher Rückenwindkomponenten, die je nach den bei Betriebsrichtung 07 vorherrschenden Windrichtungen und -geschwindigkeiten auftreten können, ziehen die grundsätzliche Wirksamkeit des Überwachungssystems nicht in Zweifel. Den wegen der möglichen Bandbreite der zu berücksichtigenden Windgeschwindigkeiten einerseits und der dem Mainverlauf folgenden und damit differierenden Flugrichtung der Vögel andererseits möglichen Differenzen in den tatsächlichen Fluggeschwindigkeiten der Vögel kann nur mit einer pauschalierenden Betrachtungsweise in der Form von Durchschnittswerten begegnet werden. Der Senat folgt der insoweit überzeugenden Darstellung in der hierzu von dem Gutachter der Vorhabensträgerin vorgelegten Stellungnahme, wonach die Vorwarnzeit anhand der durchschnittlichen Geschwindigkeit der Vögel über Grund, die für den Bereich zwischen dem jeweiligen Ort der Erfassung durch die Kameras und dem Punkt bei Main-km 14,4 ermittelt wird, und anhand der Entfernung des Erfassungsortes von diesem Punkt berechnet werden kann. Da die Standorte der Kameras ausgehend von einer Mindestwarnzeit von 2 Minuten ausgewählt werden sollen, die ausreichend für die Einleitung und Durchführung eines Flugmanövers ist, die hierfür notwendige Bildauswertung automatisch erfolgt und die daraus folgenden Informationen in Echtzeit an die Flugsicherung weitergegeben werden, die demnach laufend Ergebnisse erhält, vermag das System die Gefahr von relevanten Vogelschlagereignissen hinreichend zu minimieren. Damit lässt sich auch ausschließen, dass schon jede von den Kameras erfasste Vogelbewegung auch zum Abbruch von Landeanflügen und damit letztlich zur Sperrung der Landebahn Nordwest führen muss, selbst wenn sie aufgrund von Verhaltensänderungen nicht vogelschlagsrelevant sein sollte. Denn abhängig von der jeweils festgestellten, wenn auch im Einzelnen von der Vorhabensträgerin gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) noch festzulegenden Vogelbewegungsdichte werden Warnungen unterschiedlicher Qualität ausgesprochen oder weitere Maßnahmen seitens der Flugsicherung ergriffen, die jeweils an den konkreten Umständen orientiert und geeignet sind, das Risiko des Vogelschlags zu minimieren (Baader-Bosch, a.a.O., S. 9).

Selbst wenn dem derzeit vorgesehenen Überwachungs- und Vorwarnsystem Ungereimtheiten bei der Erfassung der Geschwindigkeiten zugrunde liegen sollten, wird dadurch die getroffene Beeinträchtigungsprognose nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Es ist weder vorgetragen noch sonst ersichtlich, dass ein aus verschiedenen Komponenten wie Windgeschwindigkeiten und Änderung des Flugverhaltens resultierender Fehlerbereich bei der bisher durchgeführten Messung der Geschwindigkeit der insoweit relevanten Vögel zu einem Ankunftszeitraum führen könnte, der die von der Planfeststellungsbehörde aufgrund der zeitlichen Staffelung der Anflüge als erforderlich veranschlagte Zeit wesentlich überschreitet. Maßgeblich ist insoweit der Zeitpunkt des Einschwenkens anfliegender Luftfahrzeuge auf die Endanfluglinie, das im zeitlichen Abstand von 2 Minuten zum Kreuzungspunkt mit dem Main-km 14,4 erfolgt. Nach den plausiblen Darstellungen des Gutachters der Vorhabensträgerin sorgt der Einsatz von zwei stereoskopischen Einzelsystemen flussaufwärts und flussabwärts mit voraussichtlich 500 m - 1.000 m Abstand zueinander und etwa 300 m Abstand zur Flussmitte dafür, dass eine Vorwarnzeit von etwa 4 - 8 Minuten je nach Fluggeschwindigkeit der Vögel erreichbar ist. Es ist daher nicht ersichtlich, dass der von der Planfeststellungsbehörde als ausreichend für die Einleitung notwendiger Flugmanöver ermittelte Zeitraum deutlich überschritten wird. Selbst wenn dies der Fall wäre, so kann dem noch durch die ohnehin geplante Optimierung des Systems beispielsweise mit Errichtung anderer oder weiterer Kamerastandorte begegnet werden.

Auch meteorologische Einflüsse bewirken nicht die Ungeeignetheit des Überwachungssystems, wie in der Stellungnahme des Gutachters der Vorhabensträgerin plausibel dargestellt wird (Baader-Bosch, a.a.O., S. 11). Selbst wenn tatsächlich der Einfluss von Strahlungsnebel entlang des Mains nicht in hinreichendem Maß beachtet worden wäre und dadurch die Einsatzfähigkeit des Systems beeinträchtigt werden sollte, dürfte sich dies im Ergebnis nicht auf die Beeinträchtigungsprognose auswirken. Auch unter Berücksichtigung des Umstands, dass eine derartige Nebelbildung insbesondere zwischen Dezember und Februar möglich ist, erscheint es als plausibel, dass auch bei den nach diesen Feststellungen vorherrschenden Nordostwinden (Flugklimatologisches Gutachten G21.1, S. 42) aufgrund der dann festzustellenden Windstärken in der Regel die Landebahn in Richtung 25 (Westen) in Betrieb sein dürfte, da starker Nebel in der Regel nur bei Windstille oder allenfalls lokalen,

schwachen Winden zu beobachten ist und unter solchen Bedingungen regelmäßig die Betriebsrichtung 25 verwendet wird (Baader-Bosch, a.a.O., S. 11). Bei extremen Wetterbedingungen wie Schneetreiben oder Starkregen dürfte sich die dann zu beobachtende Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit nicht auswirken, da nach den aktuellen Beobachtungen des Gutachters der Vorhabensträgerin in diesen Fällen auch eine starke Einschränkung der Vogelbewegungen belegt ist und das verbleibende Risiko des Vogelschlags demzufolge minimiert sein dürfte. Ferner kann diesen möglicherweise noch bestehenden Unsicherheiten durch die im Planfeststellungsbeschluss aufgegebenen und von der Vorhabensträgerin auch konkret geplante Optimierung des Systems begegnet werden.

Die Beeinträchtigungsprognose wird auch nicht deshalb in Frage gestellt, weil im Einzelfall die Entscheidung über einen Abbruch des Landeanflugs und damit der Verhinderung eines Vogelschlags der für die Flugsicherheit zuständigen Stelle (§ 29 Abs. 1 LuftVG) oder dem Piloten (§ 3 Abs. 1 und 2 LuftVO) obliegt und die Entscheidung unter Aspekten der Flugsicherheit und nicht unter Aspekten des Habitatschutzes getroffen wird. Nach den gutachtlichen Feststellungen, denen sich der Senat anschließt, ist durch das Überwachungssystem gewährleistet, dass die für die Bewertung der Auswirkungen eines potenziell drohenden Vogelschlags wesentlichen Parameter (Art, Größe, Masse, Anzahl und Verteilung der mit diesem möglicherweise kollidierenden Vögel) in dem notwendigen zeitlichen Abstand von einer potenziell drohenden Kollision ebenso wie Flugphase und -geschwindigkeit des Luftfahrzeugs mit hinreichender Genauigkeit erfasst und an die Flugsicherung übermittelt werden. Der Senat ist davon überzeugt, dass durch das an den Anforderungen der Luftverkehrssicherheit ausgerichtete Handeln der für die Flugsicherheit zuständigen Stellen bzw. des einzelnen Luftfahrzeugführers gleichzeitig verhindert wird, dass es zu Vogelschlägen in einem Ausmaß kommen wird, die eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen bedeutet. Die Ziele der Flugsicherheit sowie des Habitatschutzes, Vogelschläge größeren Umfangs zu verhindern, sind insoweit deckungsgleich.

Auch das Mortalitätsrisiko für die auf dem Mönchwaldsee lebenden Vogelarten, die im Vogelschutzgebiet Mönchwaldsee unter Schutz stehen, wird durch die planfestgestellte Landebahn Nordwest entgegen der Einschätzung des Antragstellers nicht signifikant erhöht.

Die Gefahr, dass Vögel vom Mönchwaldsee zur Nahrungssuche oder weil sie durch die dort stattfindende Freizeitnutzung aufgeschreckt werden, in Richtung der neuen Landebahn fliegen, schätzt der Senat als sehr gering ein. Zwar wird vorhabensbedingt der Waldsaum im Bereich des Mönchwaldsees zur nahegelegenen neuen Landebahn geöffnet. Die im Maßnahmeblatt S 5 (Maßnahmeverzeichnis Teil 1, S. 11, Band 24 der Beiakten) angeordnete Errichtung eines luftströmungsmindernden und blickdichten Vorhangs, der über eine Länge von 300 m und einer Höhe von 10 Metern die zunächst fehlende Kulisse eines Ufergehölzes ersetzt, erscheint als geeignet, flugsicherheitsrelevante Vogelflugbewegungen in Richtung Landebahn Nordwest und/oder zum Kreuzungspunkt der Anfluggrundlinie mit dem Main zu verhindern. Durch die Höhe des Vorhangs von 10 Metern werden Flugbewegungen der den Mönchwaldsee nutzenden Vögel zur Landebahn in sicherheitsrelevanter Höhe unterbunden. Es erscheint als durchaus plausibel, dass zur Vermeidung von Energieverlusten Vögel nach Erreichen der notwendigen Höhe diese konstant einhalten, bis Brutplätze oder Nahrungsräume erreicht werden. Da auch eine nicht unerhebliche Flugstrecke für den Abstieg aus der erreichten Höhe zu veranschlagen ist, dürfte nach dem oben Dargestellten sowohl der Überflug des unmittelbar angrenzenden Landebahnbereichs in niedriger Höhe ebenso ausgeschlossen werden können wie Flugbewegungen über dem Main-km 14,4. Auch bisher waren Einflüge vom Mönchwaldsee aufgrund der schon vorhandenen Wald- und Gehölzkulisse von bis zu 20 Metern Höhe äußerst selten zu beobachten (Stellungnahme der Beigeladenen vom 1. Oktober 2007, S. 19 f., Band 563 der Beiakten, S. 103 ff.) Wenn überhaupt fanden diese Einflüge bevorzugt bei südwestlichen Winden statt. Bei derartigen Windverhältnissen wird die Landebahn Nordwest aber aus der Betriebsrichtung 25 angeflogen, sodass Konflikte mit aus Richtung Mönchwaldsee kommenden Vögeln nicht zu befürchten sind.

Die Planfeststellungsbehörde hat das bestehende Vogelschlagrisiko - insbesondere für die Lachmöwen - auch nicht infolge der Nichtberücksichtigung der Schließung von Mülldeponien im Umfeld des Vogelschutzgebiets Untermainschleusen (Flörsheim- Wicker, Dyckerhoff und Büttelborn) unterschätzt. Sie ist vielmehr zu Recht davon ausgegangen, dass mit der Schließung der benachbarten Hausmülldeponien und den dadurch wegfallenden Nahrungshabitaten für die Lachmöwen sicherheitsrelevante Vogelflugbewegungen abnehmen werden. Dies folgt daraus, dass die früher feststellbaren Bewegungen großer

Schwärme, die sich zuvor gesammelt haben, durch bestimmte „Korridore“ sowie weitere Flugbewegungen von den im Einzelfall unergiebigem Deponien zu anderen Nahrungshabitaten in dieser Form nicht mehr stattfinden. Der Senat folgt den diesbezüglichen Feststellungen in dem Gutachten der Vorhabensträgerin, wonach davon auszugehen ist, dass mit dem Wegfall bedeutender Nahrungsquellen auch die Gesamtzahl der in der Umgebung vorhandenen Möwen eher abnehmen wird. Wie in dem hierzu eingeholten Gutachten (G 7, S. 84; Band 247 der Beiakten) plausibel dargestellt wird, ist deren Zahl abhängig von der Nahrungsverfügbarkeit im regionalen Raum. Nimmt diese ab und/oder ist dezentral verteilt - wie dies bei Wegfall der zentralen Nahrungshabitats in Form der Schließung von Deponien der Fall ist - wandern die Möwen in Gebiete ab, die eine ausreichende Nahrungsvorsorgung ermöglichen. Dies hat sich im Fall der Schließung der Deponie Wicker nach den bisherigen Beobachtungen durch den Gutachter der Vorhabensträgerin auch bestätigt. Während in den Wintermonaten 2003/2004 und 2004/2005 ein besonders intensiver Durchzug vor allem von Lachmöwen und Saatkrähen bei Main-km 14.4 zu beobachten war, kam es nach Schließung und Rekultivierung der Deponie nicht mehr zu derart hohen Vogelflugintensitäten in diesem Raum (Baader-Bosch, a.a.O., Anhang 1). Es ist auch nicht ersichtlich, dass andere Gebiete diese Funktion der geschlossenen Deponien übernehmen könnten, da die durch das Vorhaben zusätzlich geschaffenen Offenlandbereiche infolge der Bewirtschaftungsformen kein vergleichbares Nahrungsangebot zur Verfügung stellen dürften.

1.4.2.6.6 Auch durch das im Planfeststellungsbeschluss zur Vermeidung von Vogelschlagereignissen aufgegebene Vogelschlagmanagement sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteilen zu befürchten.

Der Planfeststellungsbeschluss führt insoweit aus, durch Vergrämnungsmaßnahmen seien relevante Auswirkungen nicht zu erwarten. Zwar sollten nach den Empfehlungen des Vogelschlaggutachtens G 7 (Band 247 der Beiakten) Geräte für den stationären und mobilen Einsatz auf dem Flughafengelände vorgehalten werden. Diese Vorhaltung garantiere eine kurzfristige Einsatzbereitschaft, ohne dass damit ein häufiger oder dauerhafter Einsatz verbunden sei. Vergrämnungsmaßnahmen außerhalb des Flughafengeländes dürften nicht

durchgeführt werden. Die Installation einer stationären Anlage mit Wirkungen auf den Mönchwaldsee sei nicht vorgesehen. Eine solche Maßnahme sei auch kontraproduktiv. Die an der Landebahn Nordwest zum Einsatz kommenden Vergrämungsmaßnahmen lasse keine Beeinträchtigung der im Vogelschutzgebiet geschützten Avifauna erwarten. Die wichtigsten Maßnahmen zur Verminderung des flugsicherheitsrelevanten Vogelbestandes innerhalb des Flughafenzaunes stellten die Langgraswirtschaft und die Vermeidung offener Wasserflächen dar. Vergrämungsmaßnahmen kämen nur zum Einsatz, wenn im jeweiligen Einzelfall Vogelansammlungen die hohe Wahrscheinlichkeit einer Kollision mit Luftfahrzeugen aufwiesen. Offensichtliche Gründe für die Anwesenheit der Vögel - bspw. Kadaver - würden unmittelbar beseitigt. Lediglich in Ausnahmefällen habe somit eine Vergrämung durch die Vorfeldaufsicht mit pyroakustischen Mitteln zu erfolgen. Die Follow-Me-Fahrzeuge seien hierzu mit Schreckschussrevolvern ausgestattet. Auswirkungen dieser Maßnahmen auf den Mönchwaldsee seien aufgrund der Distanz der Landebahn zum Ufer des Sees nur in sehr geringem Umfang zu erwarten. Der Schallpegel einer Punktquelle nehme im Freifeld um 6 dB(A) pro Abstandsverdoppelung ab. Bei einem Schallpegel von 112 dB(A) bei Abfeuern der Waffe über Kopf erreiche der Schallpegel bei einer Distanz von etwa 250 m an der Südspitze des Sees eine Intensität von unter 65 dB(A) und bewege sich damit unterhalb des im Planungsfall prognostizierten Dauerschallpegels. Die Tatsache, dass die Höhe der Wasseroberfläche deutlich unterhalb der Höhe des Landebahnbereichs liege, und die geringe Höhe des Schallereignisses über dem Boden führten zur weiteren Reduktion des Schallpegels. Sollte es trotz allem zu Reaktionen der Vögel auf dem Mönchwaldsee kommen, bestünden diese im Abtauchen oder Auffliegen. Beides stelle von vornherein keine Beeinträchtigung dar. Das Auffliegen führe zwar zu einem erhöhten Energieverbrauch, sei aufgrund der Seltenheit derartiger Ereignisse aber nicht als Beeinträchtigung einzustufen. Diese Prognose werde dadurch erhärtet, dass im langjährigen Mittel auf dem gesamten Vorfeldgelände bisher weniger als 10 Einsätze jährlich mit pyroakustischen Mitteln durchgeführt worden seien.

Entgegen den Ausführungen des Antragstellers ist die Beeinträchtigungsprognose im Hinblick auf die vorgesehenen Vergrämungsmaßnahmen nicht zu beanstanden. Die Beigeladene hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde ausdrücklich erklärt, dass der Einsatz von pyroakustischen Geräten unmittelbar an der Grenze zum Vogelschutzgebiet nicht vor-

gesehen ist. Auch für den Wasservogelbestand, der sich auf dem Mönchwaldsee befindet, sind keine Vergrämungsmaßnahmen geplant, da Vögel auf der Wasserfläche keine Relevanz für die Flugsicherheit haben. Beides ergibt sich aus der Erklärung der Beigeladenen gegenüber der Planfeststellungsbehörde vom 1. Oktober 2007, S. 18 f. (Band 563 der Beiakten, S. 121 f.). Auch der Einsatz einer sog. Steffananlage ist - entgegen der Befürchtung des Antragstellers - nicht vorgesehen. Eine derartige Anlage befindet sich weder im Besitz der Beigeladenen noch ist beabsichtigt, eine derartige Anlage anzuschaffen (BaaderBosch, Anlage 7 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 13). Das im Planfeststellungsbeschluss beschriebene Vergrämungskonzept hat auch im Hinblick auf die Vermeidung von Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets Untermainschleusen die Zustimmung der Staatlichen Vogelschutzwarte für Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland gefunden (vgl. Ergebnisprotokoll zur Besprechung zwischen HMWVL, HMULV und der Staatlichen Vogelschutzwarte am 1. November 2007, Band 577 der Beiakten, S. 243 ff.). Angesichts der eindeutigen Erklärungen der Beigeladenen und der nicht ersichtlichen Notwendigkeit anders zu verfahren, bedurfte es insoweit entgegen der Einschätzung des Antragstellers keiner entsprechenden Regelungen im Planfeststellungsbeschluss. Die Annahme des Antragstellers, es werde infolge der Vergrämungsmaßnahmen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Mönchwaldsees kommen, erweist sich nach alledem als eine theoretische Besorgnis.

1.4.2.6.7 Soweit er sich darauf beruft, das Vogelschutzgebiet werde in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Gebietsbestandteilen durch über dem Main-km 14,4 während des Landevorgangs entstehende Wirbelschleppen erheblich beeinträchtigt, kann dahin gestellt bleiben, ob der Antragsteller mit seinem Vorbringen nach § 61 Abs. 3 BNatSchG ausgeschlossen ist. Jedenfalls erachtet der Senat die vom Antragsteller unter Hinweis auf ein Gutachten des Sachverständigen Henning von 5. Oktober 2008 (Anlage 29 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 13. Oktober 2008) geäußerte Befürchtung, dass im Vogelschutzgebiet Untermainschleusen geschützte Vogelarten Opfer von Wirbelschleppen werden könnten, als rein theoretische Besorgnis.

Diese Einschätzung wird nicht dadurch infrage gestellt, dass angeblich 50 % der Tötungen von Vögeln im Bereich von Start- und Landbahnen auf Wirbelschleppen zurückzuführen sind. Denn die Landebahn soll nicht innerhalb des Vogelschutzgebiets errichtet werden.

Die Vorhabensträgerin hat im Verfahren ein Gutachten über die Risikowerte für das Auftreten von nachweislichen Vorfällen und Unfällen mit Personen- und Sachschäden vorgelegt. Dabei wurde pauschal festgestellt, dass für alle Verkehrsszenarien auch im Planungsfall die Gefährdungspotenziale sowohl für Gebäude- als auch Personengefährdungen unter 10^{-1} liegen. Das heißt, dass es statistisch zu einem Vorfall in 10 Jahren kommen kann (G1.II, S. S. 79, Band 227 der Beiakten). Auch wenn diese Untersuchung sich nicht mit dem Verlust von Vögeln befasst, lässt sie doch erkennen, dass es sich beim Auftreten von stärkeren Wirbelschleppen nicht um Massenphänomene handelt.

Im Übrigen überfliegen bereits heute startende und landende Flugzeuge Bereiche mit hohem Vogelaufkommen in ähnlichen Höhenbereichen wie die zukünftig auf der Landebahn Nordwest landenden Flugzeuge. Negative Einwirkungen auf die Avifauna durch Wirbelschleppen konnten jedoch trotz eingehender Beobachtung nicht festgestellt werden (vgl. Petri, Anlage 22 zum Schriftsatz der Beigeladenen vom 21. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 1 f.; Baader-Bosch, Anlage 21 zum Schriftsatz der Beigeladenen vom 21. November 2008, 1 f.). Nach den Ausführungen des Sachverständigen der Beigeladenen reagieren Lachmöwen, Krähen, Kormorane, Graureiher und Greifvögel wie Schwarzmilan, Rotmilan und Mäusebussard naturgemäß mit Flug- bzw. Verhaltensanpassung auf überfliegende Luftfahrzeuge und deren Wirbelschleppen. Auflösung von Schwarm- und Formationsflügen, aktive Erhöhung von Flügelschlagfrequenz, Änderung der Flugrichtung und Flughöhe sind beobachtete Reaktionsweisen (Petri, Anlage 22 zum Schriftsatz der Beigeladenen vom 21. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 1 f.). Auch die in der Zeit vom 7. März 2002 bis 29. März 2003 und 16. April 2003 bis 15. April 2004 unter anderem vom heutigen Sachverständigen des Antragstellers durchgeführte Untersuchung zu den täglichen Aktivitätsmustern von Möwen, Krähen und Wasservögeln entlang des Mains im Bereich der Eddersheimer Schleuse (G7, Anlage 10.1 und Anlage 10.2, Band 247 der Beiakten) haben keine Hinweise dafür erbracht, dass die Avifauna durch Wirbelschleppen gefährdet sein könnte. Entsprechendes gilt für die Untersuchung zu den täglichen Aktivitäts-

mustern von Vögeln im Westkopf des (bestehenden) Parallelbahnsystems in der Zeit vom 16. April 2003 bis 15. April 2004, an welcher der heutige Gutachter des Antragstellers ebenfalls beteiligt war (G7, Anlage 11, Band 247 der Beiakten). Auch wenn die Feststellung von Beeinträchtigungen der Avifauna durch Wirbelschleppen nicht zum Inhalt der damaligen Untersuchungsaufträge geworden ist (so Henning, Stellungnahme vom 16. Dezember 2008, Anlage 44 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 21. Dezember 2008, S. 15 f.), wäre doch zu erwarten gewesen, dass entsprechende Beobachtungen - wären sie gemacht worden - in den Untersuchungsberichten zumindest beiläufig Erwähnung gefunden hätten. Im Übrigen behauptet der heutige Gutachter des Antragstellers auch in seiner Stellungnahme vom 16. Dezember 2008 nicht, dass er eine Gefährdung der Avifauna durch Wirbelschleppen beobachten konnte.

1.4.2.6.8 Entgegen der Einschätzung des Antragstellers führt auch die Lärmzunahme im Bereich des Mönchwaldsees nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Vogelschutzgebiets.

Die Planfeststellungsbehörde kommt im Hinblick auf die zukünftige Lärmsituation im Bereich Mönchwaldsee zu dem Ergebnis, dass der maximale Anstieg am Lärmnachweispunkt 11 (zur Lage der Lärmnachweispunkte vgl. die Karte Band 563 der Beiakten, S. 144) mit 6,5 dB(A) zu verzeichnen sei. Im Übrigen falle die Lärmzunahme deutlich geringer aus. Der mittlere Abstand zwischen zwei Einzelschallereignissen von mehr als 65 dB(A) liege zwischen 2,1 Minuten am östlichen und 7,4 Minuten am nördlichen Ufer (vgl. PFB, S. 1622, Tab. 3). Eine Beeinträchtigung der Kommunikation der geschützten Vogelarten sei aufgrund dieser Werte nicht zu erwarten (PFB, S. 1623 f.). Die im Vogelschutzgebiet geschützten Arten seien nach dem aktuellen Stand der Kenntnis, der sich aus der bereits erwähnten Untersuchung des Kieler Instituts für Landschaftsökologie ergebe (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 223), als unempfindlich gegen Verkehrslärm einzuordnen. Die zeitliche Abfolge der Einzelschallereignisse über 65 dB(A) gewährleiste bei einer artspezifischen Betrachtung eine hinreichende Kommunikation (PFB, S. 1630 ff.). Im Übrigen sei eine Trennung zwischen akustischen und visuellen Reizen durch Flugzeuge kaum möglich. Bei Brutvögeln führe regelmäßiger Flugbetrieb schon nach kurzer Zeit zu Gewöhnungseffekten. Hinsichtlich der im Gebiet vorkommenden Wasservogelarten sei zu berücksichti-

gen, dass nahezu alle Arten als Gastvögel und damit nur unregelmäßig im Gebiet vertreten seien. Gastvögel würden zwar - so der Planfeststellungsbeschluss - als vergleichsweise empfindlich gegen visuelle und akustische Störreize angesehen. Die in der Literatur belegten Reaktionen auf Überflüge stammten jedoch häufig nicht aus systematischen oder gezielten Untersuchungen oder Analysen der Reaktionen von Vögeln im Umfeld stark frequentierter Verkehrsflughäfen. Insofern seien die Untersuchungsergebnisse nicht repräsentativ für Gastvogelarten, deren Habitate regelmäßig durch Flugbetrieb beeinflusst seien. Als Beleg dafür, dass in derartigen Situationen eine gewisse Toleranz gegenüber Lärm- und sonstigen Störreizen zugrunde gelegt werden könne, dienten Untersuchungen an den Flughäfen Bremen und München.

Der Prognose zu den lärmbedingten Beeinträchtigungen der Avifauna im Vogelschutzgebiet Untermainschleusen tritt der Antragsteller nicht substantiiert entgegen. Er bemängelt, dass die Planfeststellungsbehörde die extrem lauten Einzelschallpegel, die planbedingt zunehmen, nicht ermittelt habe. Im Übrigen seien die Ausführungen zur Toleranz der Gastvogelarten gegenüber flugbedingten akustischen Reizen nicht nachzuvollziehen. Soweit diese Toleranz aus Untersuchungen an den Flughäfen Bremen und München abgeleitet würde, werde verkannt, dass an diesen Flughäfen keine Situation vorliege, die mit dem Mönchwaldsee vergleichbar sei.

Die Ausführungen des Antragstellers gehen über die Äußerung einer rein theoretischen Besorgnis, die Gastvogelarten könnten am Mönchwaldsee vorhabensbedingt durch Lärmwirkungen erheblich beeinträchtigt werden, nicht hinaus. Die Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass die bisher vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Reaktion von Gastvogelarten auf Fluglärm für Gastvogelarten, deren Habitate regelmäßig durch Fluglärmereignisse beeinflusst werden, nicht repräsentativ seien, wird vom Antragsteller nicht in Zweifel gezogen. Folglich kann der Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Last gelegt werden, sie habe einschlägige wissenschaftliche Erkenntnisse ignoriert. Wenn sie in einer derartigen Situation der Unkenntnis auf einen Analogieschluss zu den Verhältnissen am Bremer und Münchner Flughafen zurückgreift, ist dies nicht zu beanstanden. Dass die Situation rastender Watvögel im Nahbereich des Bremer Flughafens bzw. der Gastvögel in den Rastgebieten nahe des Münchner Flughafens derart signifikante

Unterschiede aufweisen, dass der Analogieschluss unzulässig wäre, ist weder ersichtlich noch wird dies vom Antragsteller substantiiert behauptet.

Im Übrigen bestätigt auch die Untersuchung des Kieler Instituts für Landschaftsökologie zu Vögeln und Verkehrslärm in Bezug auf Rastvögel, dass sich bei ihnen eine Gewöhnung an Lärmbeeinträchtigungen umso schneller einstellt, je häufiger und regelmäßiger ein sich als harmlos erweisender Reiz dargeboten wird (vgl. KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 207). Es wird davon berichtet, dass die Reaktion von Gänsen auf Geräusche davon abhängt, ob sie von dem Geräusch überrascht werden oder ob sie es einer bekannten und gefahrlosen Quelle zuordnen können (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 211). Im Rahmen der Untersuchung wurde ferner festgestellt, dass in den meisten (Beobachtungs-) Fällen vorbeifahrende Züge bei rastenden Gänsen in der Nähe einer Bahnstrecke keine Reaktionen auslösten, während (vereinzelt vorkommende) Sportflugzeuge, einzelne Personen sowie plötzliche Geräusche wie das Anspringen einer Pumpe mit hoher Stetigkeit Aufmerkreaktionen sowie im Einzelfall das Auffliegen der Gänse auslösten. Die Reaktionen auf schwere Güterzüge, die stärkere Bodenerschütterungen verursachen, waren nicht stärker als auf kurze und leisere Regionalzüge mit Doppelstockwagen (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 216). Insgesamt war die Reaktion der Gänse auf vorbeifahrende Züge schwächer und sporadischer als auf andere, unsteter auftretende Störungen, selbst wenn diese aus größeren Entfernungen auftauchten. Das Verhalten der Tiere deutet auf eine Gewöhnung an den Zugverkehr hin. Eine Gewöhnung tritt umso rascher ein, je regelmäßiger ein bestimmter Reiz eintritt, der als harmlos registriert wird. An einer intensiv genutzten Strecke wie zwischen Bremen und Hamburg dürfte sich eine Gewöhnung vergleichsweise schnell einstellen (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 217). Entsprechendes gilt im Übrigen gegenüber visuellen Störreizen, zumal sich nicht immer eindeutig trennen lässt, ob Fluchtreaktionen durch akustische oder visuelle Wahrnehmungen ausgelöst werden. Diese Erkenntnisse rechtfertigen die Prognose, dass auch die Gastvögel auf dem Mönchwaldsee nicht erheblich beeinträchtigt werden.

Eine lärmbedingte erhebliche Beeinträchtigung des Zwergtauchers ist ebenfalls hinreichend sicher ausgeschlossen. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass der Zwergtaucher (nur) als Rast- und Überwinterungsgast im Gebiet Untermainschleusen unter Schutz steht

(§ 2 Abs. 2 Satz 2 LSchVO Untermainschleusen). Der Antragsteller hat nicht nachgewiesen, dass diese Vogelart im Vogelschutzgebiet brütet. Die Planfeststellungsbehörde hat im Übrigen festgestellt, dass die Trillerlaute des Zwergtauchers kurz sind und Phasen relativer Ruhe von durchschnittlich 1,2 bis 1,9 Minuten für die artspezifische Kommunikation ausreichen (PFB, S. 1595). Insofern kann dahingestellt bleiben, ob der im Planungsfall zu erwartende mittlere Abstand zwischen zwei Schallereignissen von mehr als 65 dB(A) zwischen 3 bis 7 Minuten oder zwischen 2 bis 3 Minuten beträgt. Die Richtigkeit der Beeinträchtigungsprognose der Planfeststellungsbehörde wird auch nicht durch den Hinweis des Antragstellers in Zweifel gezogen, eine notwendige Kommunikation zwischen Elterntieren und Jungtieren mittels Warnrufen werde bereits ab einem Geräuschpegel von 55 dB(A) maskiert, sodass es der Ermittlung der dann noch verbleibenden Phasen relativer Ruhe bedurft hätte. Dass eine Maskierung von Warnrufen tatsächlich bereits ab 55 dB(A) eintritt, kann nämlich der Untersuchung des Kieler Instituts für Landschaftsökologie zu Vögeln und Verkehrslärm entgegen der Behauptung des Antragstellers nicht entnommen werden. Dort wird lediglich ausgeführt, dass mangels besser geeigneter Quantifizierungsmöglichkeiten der 55 dB(A)-Schwellenwert zur Bewertung von Einschränkungen der Kontaktkommunikation übernommen werde (KIFL, Vögel und Verkehrslärm, S. 185).

1.4.2.6.9 Auch die Befürchtung des Antragstellers, vorhabensbedingt könne eine Brutstätte des Schwarzmilans verloren gehen, erweist sich als unbegründet. Im Hinblick auf den Schwarzmilan führt der Planfeststellungsbeschluss aus, diese Art komme mit bis zu 2 Individuen in einem guten Erhaltungszustand im Vogelschutzgebiet vor. Ein besetzter Horst befinde sich auf der Eddersheimer Schleuseninsel (vgl. G2.VIII.2; Band 641 der Beiakten). Ein Brutvorkommen westlich des Mönchwaldsees werde nicht ausgeschlossen. Da das weitere Brutvorkommen westlich des Mönchwaldsees aber innerhalb des Vogelschutzgebiets vermutet wird - und nicht wie vom Antragsteller behauptet südlich des Mönchwaldsees - ist ein vorhabensbedingter Verlust dieser Brutstätte nicht zu befürchten.

1.5 Abweichungsprüfung

Die Planfeststellungsbehörde ist aufgrund der von ihr durchgeführten Verträglichkeitsprüfung zutreffend zu dem Ergebnis gelangt, dass durch das Vorhaben die FFH-Gebiete Kels-

terbacher Wald und Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf erheblich beeinträchtigt werden (PFB, S. 1390 ff.; 1473 ff.). Somit durfte das Vorhaben nur aufgrund einer Abweichungsprüfung (§ 34 Abs. 3 bis 5 HENatG) zugelassen werden, die die Planfeststellungsbehörde in drei Schritten durchgeführt hat. Sie hat abwägend beurteilt, ob Abweichungsgründe das Vorhaben notwendig machen. Sie hat geprüft, ob weniger beeinträchtigende Alternativen gegeben sind. Und sie hat die notwendigen Kohärenzsicherungsmaßnahmen ermittelt und deren Durchführung verbindlich angeordnet. Der Planfeststellungsbehörde ist bei keinem der vorgenannten Prüfschritte ein Fehler unterlaufen, der zur Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage des Antragstellers gegen den Planfeststellungsbeschluss führt.

1.5.1 Das Vorhaben durfte trotz der dargestellten erheblichen Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete Kelsterbacher Wald und Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf zugelassen werden, da es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 HENatG).

Der Ausbau des Flughafens Frankfurt Main liegt in mehrfacher Hinsicht im öffentlichen Interesse. In erster Linie sind hier die luftverkehrsrechtlichen Belange zu nennen. Der bedarfsgerechte Bau und Ausbau von Verkehrsflughäfen liegt - wie sich den Regelungen des Luftverkehrsgesetzes entnehmen lässt - im öffentlichen Interesse. Dies gilt auch für den Flughafen Frankfurt Main, der aufgrund seiner Genehmigung als Verkehrsflughafen der Zivilluftfahrt zur Verfügung steht (BVerwG, Urteil vom 7. Juni 1978 - 4 C 79.76 -, BVerwGE 56, 110, 119). Dieses öffentliche Interesse besteht unabhängig davon, dass die Vorhabensträgerin eine privatrechtliche Gesellschaft ist (BVerwG, Urteil vom 26. April 2007 - 4 C 12.05 -, BVerwGE 128, 358). In diesem Fall kann sich das öffentliche Interesse an dem Bau oder der Erweiterung weitgehend mit den unternehmerischen Belangen des Betreibers decken (BVerwG, Urteil vom 20. April 2005 - 4 C 18.03 -, juris, Rdnr. 27). Innerhalb des luftverkehrsrechtlichen Systems, das die Erfüllung einer im Interesse der Allgemeinheit liegenden Aufgabe und Funktion an im Wettbewerb stehende Privatrechtssubjekte überantwortet, versteht es sich, dass den Betreibern die Möglichkeit eingeräumt werden muss, den Verkehrsbedarf nach unternehmerischen Gesichtspunkten und in Anpassung an die

Bedingungen des jeweiligen Marktgeschehens zu decken (vgl. BVerwG, Urteil vom 20. April 2005, a.a.O.; Hess. VGH, Urteil vom 28. Juni 2005 - 12 A 8/05 -, juris, Rdnr. 13).

Ziel des Vorhabens ist der bedarfsgerechte Ausbau des Flughafens Frankfurt Main am gegenwärtigen Standort zur Sicherung und Stärkung seiner Drehkreuzfunktion. Die zu erwartenden Steigerungen der Luftverkehrsnachfrage auf ein prognostiziertes Luftverkehrsaufkommen von 88,6 Mio. Passagieren und 4,6 Mio. Tonnen Luftfracht bei 701.000 Flugbewegungen im Jahr 2020 sind mit der bestehenden Flughafenanlage nicht zu bewältigen. Zu Recht hat die Planfeststellungsbehörde das Bestehen einer Luftverkehrsnachfrage angenommen, die den planfestgestellten Bau einer neuen Landebahn Nordwest rechtfertigt. Sie geht hierbei davon aus, dass derzeit am Flughafen Frankfurt Main ein Nachfrageüberhang besteht (PFB S. 523 ff.) und dass die Verkehrsleistung des Flughafens deshalb hinter der Luftverkehrsnachfrage zurückbleibt, weil die derzeitige Start- und Landebahnkapazität die Zahl der planbaren Flugbewegungen limitiert. Nach der Auskunft des Flughafenkoordinators der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Planfeststellungsbehörde vom 27. September 2006 (Band 518 der Beiakten) übersteigt die Nachfrage nach Zeitnischen für Starts und Landungen ("Slots") am Flughafen Frankfurt Main seit etlichen Jahren kontinuierlich das kapazitiv mögliche Angebot. So sind etwa für den Sommerflugplan 2006 344.440 Flugbewegungen beantragt worden und 298.450 Flugbewegungen konnten koordiniert werden, was einen Nachfrageüberhang von 45.990 Flugbewegungen ergibt. Die Anzahl der im Voraus planbaren Zeitnischen (Koordinierungseckwert gemäß § 27a Abs. 2 LuftVG) betrug für die Sommerflugplanperiode 2007 für einen Vormittag 81 und für einen Nachmittag 83 Flugbewegungen pro Stunde. Diese Kapazität ist nach den überzeugenden Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde nahezu vollständig während des gesamten Tagesverlaufs erschöpft und ein nennenswertes Verkehrswachstum ist ohne Beseitigung der Kapazitätsengpässe nicht mehr möglich (siehe dazu PFB S. 528). Kapazitätsreserven zur Befriedigung der künftigen Luftverkehrsnachfrage bestehen auch nach den vertiefenden Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde nicht (s. Aufklärungsschreiben vom 21. September 2006, Band 518, und Antwort der Vorhabensträgerin vom 16. April 2007, Band 531).

Dem kann nicht entgegengehalten werden, dass vereinzelt noch Zeitnischen nicht durch koordinierte Flugbewegungen belegt sind. Der Ausnutzungsgrad der verfügbaren Slots beträgt derzeit etwa 92 % (siehe Schreiben der Vorhabensträgerin vom 16. April 2007, a.a.O.) und vereinzelt noch freie Slots stehen größtenteils nicht über die gesamte Flugplanperiode, sondern nur ganz punktuell zu einem Termin oder an wenigen Tagen bzw. wenigen Wochen zur Verfügung. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass insbesondere für Netzwerk-Fluggesellschaften noch vereinzelt freie Zeitnischen nicht nutzbar sind, weil die Funktion des Flughafens Frankfurt Main als Drehkreuz die Planung von Zubringer- und Anschlussflügen passend zu den Start- bzw. Landezeiten von Interkontinentalflügen erfordert.

Die Planfeststellungsbehörde hat zu Recht weiter zu Grunde gelegt, dass die Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen am Flughafen Frankfurt Main bis zum Jahre 2020 weiter anwachsen wird, so dass der planfestgestellte Ausbau zur Befriedigung dieser Nachfrage geboten ist. Die internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO prognostiziert langfristig einen weltweiten jährlichen Zuwachs der Passagierzahlen von 3,5 % und beim Frachttransport einen Zuwachs von jährlich über 5 % (siehe die im PFB, S. 490 wiedergegebene Tabelle). In einem ähnlichen Rahmen bewegen sich nach den Feststellungen des Antragsgegners die Prognosen des Flugzeugherstellers Airbus. Für den Zeitraum zwischen 2006 und 2025 wird hier ein durchschnittlicher jährlicher Passagierzuwachs von 4,8 % und ein durchschnittlicher jährlicher Frachtverkehrszuwachs von 6 % angenommen. Auch wenn ähnliche Steigerungsraten in den nächsten Jahren nicht zu erwarten sein sollten, lässt sich die Tendenz zu einem langfristig kontinuierlichen Wachstum im Luftverkehr nicht bestreiten.

Zur Ermittlung der Nachfrage konkret am Flughafen Frankfurt Main mit dem Planungshorizont des Jahres 2020 hat die Planfeststellungsbehörde ein Gutachten der Fa. Intraplan Consult GmbH, München (Intraplan) eingeholt (Gutachten G 8, Luftverkehrsprognose 2020 für den Flughafen Frankfurt Main und Prognose zum landseitigen Aufkommen am Flughafen Frankfurt Main, Aktualisierung des Gutachtens G 8 vom 30. Juli 2004 in der Fassung vom 12. September 2006 - G 8, Band 247 der Beiakten). Intraplan nimmt für Frankfurt einen jährlichen durchschnittlichen Passagierzuwachs zwischen 3,2 und 5,6 % sowie einen jährlichen Frachtverkehrszuwachs zwischen 4,4 und 6,9 % an. Für den Fall des Baus einer

neuen Landebahn Nordwest prognostiziert Intraplan für das Jahr 2020 ein Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt Main von 88,6 Mio. Passagieren und 701.000 Flugbewegungen pro Jahr. Davon sollen 42,5 Mio. Passagiere auf den Originärverkehr von und nach Frankfurt Main entfallen, und 45,8 Mio. Passagiere werden als Umsteiger erwartet (Transferverkehr). Dieses Verhältnis von Originär- und Transferverkehr entspricht in etwa auch der Verteilung im Basisjahr. Als Prognoseprämissen legt Intraplan ein jährliches durchschnittliches Wirtschaftswachstum in Deutschland von 2 % und real konstante, das heißt auf der Basis des Jahres 2004 der allgemeinen Preisentwicklung folgende, Luftverkehrspreise zugrunde. In der Prognose wird - nachfragelimitierend - ein Verbot von geplanten Flügen in der Nacht zwischen 23.00 und 5.00 Uhr berücksichtigt.

Methodisch ist Intraplan in der Weise vorgegangen, dass in zwei Schritten ein Gesamtverkehrsmodell entwickelt wurde. Zunächst wurde die flughafenunabhängige Luftverkehrsnachfrage untergliedert nach Herkunft- und Zielgebieten ("Quelle-Ziel-Matrix") und nach Reisezwecken im Basisjahr ermittelt und unter Berücksichtigung relevanter Einflussgrößen wie der Bevölkerungsentwicklung, der Entwicklung von Beschäftigung und Einkommen, der Wirtschaftsleistung, der Reisekosten (insbesondere der Flugpreise) und der verkehrlichen Erschließung der Herkunfts- und Zielgebiete für das Prognosejahr angegeben. Sodann wurde im zweiten Schritt die prognostizierte Gesamtnachfrage auf die einzelnen Flughäfen in Abhängigkeit von Flugangebot und landseitiger Erreichbarkeit verteilt. Dabei sind alle in Betracht kommenden Flughäfen einbezogen, ebenso derzeit in Planung befindliche Neubau- und Ausbauprojekte wie in München, Berlin, Wien, London und anderen Städten im europäischen Ausland oder in Dubai, soweit deren Realisierung bis zum Prognosejahr 2020 zu erwarten ist. Ferner berücksichtigt das Verkehrsmodell in Konkurrenz zum Luftverkehr stehende Verkehrsmittel wie insbesondere den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene und schätzt für die Prognose ab, inwieweit Zubringer- und Kurzstreckenflüge auch durch bis dahin realisierte Ausbauprojekte im Schienenverkehr oder durch bereits im Basisjahr begonnene Kooperation von Luftverkehr und Schienenverkehr ersetzt werden.

Im Verwaltungsverfahren hat die Planfeststellungsbehörde auch im Hinblick auf Einwendungen gegen die Prognosemethodik und die Plausibilität der Prognoseergebnisse die

Technische Universität Hamburg-Harburg (TUHH) mit der Erstellung einer Qualitätssicherung für das Intraplan-Gutachten beauftragt. In ihrem Endbericht (Januar 2007, Band 528 der Beiakten) kommt die TUHH zum dem Ergebnis, dass die Methodik von Intraplan grundsätzlich sachgerecht, allerdings nur mit - noch vertretbaren - Einschränkungen nachvollziehbar ist und die Prognoseprämissen - bei einigen Kritikpunkten im Detail - grundsätzlich geeignet und angemessen sind (Zusammenfassung S. 74).

Die verwendete Quelle-Ziel-Matrix hält die TUHH hinsichtlich ihrer räumlichen und sachlichen Differenzierung für geeignet. Eine Beurteilung der Qualität der Matrix sei jedoch nicht möglich, weil die benutzten Daten von Intraplan als Geschäftsgeheimnis angesehen werden. Den lediglich linearen Ansatz von Intraplan zur Abhängigkeit der Verkehrsnachfrage von der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung hält die TUHH für problematisch, weil der Einfluss der Wirtschaftsentwicklung auf die Verkehrsnachfrage so übergewichtet werden könnte. Es sei notwendig, weitere potenzielle Einflussfaktoren zu überprüfen (multiple Regressionsanalyse, a. a. O., S. 19). Das der Prognose von Intraplan zugrunde gelegte Wirtschaftswachstum von durchschnittlich 2 % jährlich bis 2020 für Deutschland sieht die TUHH unter Hinweis auf die Entwicklung seit dem Jahr 2000 als leicht optimistisch an (S. 36), weist aber andererseits auf das mit 3 % pro Jahr bis zum Jahre 2020 höher prognostizierte Wachstum der Weltwirtschaft hin (S. 37). Zur Prognoseprämisse der "real konstanten" Luftverkehrspreise dokumentiert die TUHH statistische Zahlen, wonach die Luftverkehrspreise seit dem Jahre 2000 stärker als die allgemeinen Preise gestiegen sind (S. 46) und betont die Bedeutung des Ölpreises hierfür, der auch in der Zukunft einen großen Unsicherheitsfaktor beinhalte (S. 48). Allerdings fließt nach Feststellung der TUHH die quantitative Annahme von Intraplan zu den Treibstoffpreisen auf dem Niveau des Jahres 2004 nicht direkt in das Nachfragemodell ein (S. 47).

Im Hinblick auf die Empfehlungen der Qualitätssicherung hat die Planfeststellungsbehörde von Intraplan ergänzende gutachterliche Stellungnahmen angefordert. In Sensitivitätsrechnungen hat Intraplan (Aufklärungs- und Ergänzungsbedarf, Mai 2007, Band 535 der Beiakten) das Passagieraufkommen im Jahre 2020 bei einem bis dahin jeweils um 10 % geringer unterstelltem Wirtschaftswachstum mit 83,7 Mio. Passagieren und bei einem bis dahin jeweils um 25 % geringer unterstelltem Wirtschaftswachstum mit 77,3 Mio. Fluggästen

prognostiziert (a.a.O., S. 4). In diesen Fällen würde der Transferverkehr im Vergleich zum Originärverkehr etwas stärker zurückgehen. In der ersten Sensitivitätsrechnung würde das ursprünglich prognostizierte Fluggastaufkommen etwa zwei Jahre später erreicht, in der zweiten Rechnung etwa fünf Jahre später (a.a.O., S. 4). Intraplan verteidigt jedoch gleichzeitig das ursprünglich zugrunde gelegte Wirtschaftswachstum unter Hinweis auf vorliegende Wachstumsprognosen für die Wirtschaft in Europa und weltweit. In einer weiteren Vergleichsberechnung bei angenommen um real 10 % steigenden und ferner um einen Betrag in Höhe von 20,- € für Sicherheitsgebühren erhöhten Flugverkehrspreisen prognostiziert Intraplan für diesen Fall ein Passagieraufkommen von 83,4 Mio. Fluggästen im Jahr 2020 und das Erreichen des ursprünglich prognostizierten Passagieraufkommens etwa zwei Jahre später (a.a.O., S. 9).

Die Einwendungen gegen die so erfolgte Feststellung eines Bedarfs für 701.000 Flugbewegungen im Jahr am Flughafen Frankfurt Main zur Bewältigung eines Passagieraufkommens von 88,6 Mio. Passagieren im Jahr 2020 sind unbegründet. Es ergibt sich aus der Natur einer Prognose, dass Aussagen dieser Art nicht der vollen, insbesondere auf das Ergebnis bezogenen richterlichen Kontrolle unterliegen können. In der Rechtsprechung ist deshalb anerkannt, dass eine behördliche Prognose über einen bestimmten Verkehrsbedarf rechtlich nicht zu beanstanden ist, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der der Prognose zugrunde liegende Sachverhalt zutreffend ermittelt worden und das Ergebnis einleuchtend begründet ist (BVerwG, Urteil vom 11. Juli 2001 - 11 C 14.00 -, BVerwGE 114, 364, 378; Beschluss vom 15. Januar 2008 - 9 B 7.07 -, juris, Rdnr. 4).

Einzelne Prognoseschritte von Intraplan können zwar nicht nachvollzogen werden, vor allem weil die Quelle-Ziel-Matrix nicht offengelegt wird und auch die Daten von Fluggastbefragungen nicht zugänglich sind. Durch die qualitätssichernde Stellungnahme der TUHH ist jedoch bestätigt worden, dass die von Intraplan angewendete Methode, insbesondere auch die Arbeit mit einer Quelle-Ziel-Matrix, geeignet und sachgerecht ist (a.a.O., S. 74). Der Vorteil des angewendeten Verkehrsmodells liegt gegenüber sonst verwendeten Trendprognosen insbesondere in der Berücksichtigung auch konkurrierender Verkehrsträger (a.a.O., S. 10). Diese Feststellungen der Qualitätssicherung werden nicht erschüttert und

können daher in Verbindung mit der bestätigten Plausibilität der Prognoseprämissen und Prognoseergebnisse die Defizite bei der Nachvollziehbarkeit der Prognose hinreichend ausgleichen (vgl. zu einer ähnlichen Situation bei der Überprüfung einer Prognose von Intraplan die Senatsurteile vom 17. Juni 2008 betreffend den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden (z.B. 11 C 1975/07.T, S. 14 f.).

Der gegen die Methode von Intraplan vorgetragene Einwand, statt einer linearen Verbindung zwischen Wirtschaftsentwicklung und Passagierzahrentwicklung im Modell hätten mehrere unabhängig voneinander stehende Variablen verwendet werden müssen (multiple Regression), erschüttert die Methodik im Ergebnis nicht. Zwar wird eine multiple Regression insoweit auch von der TUHH für empfehlenswert gehalten (a.a.O., S. 19 und S. 71), um der Gefahr einer Überschätzung des Einflusses der Wirtschaftsentwicklung auf die Verkehrsnachfrage zu begegnen. Gleichzeitig hat die TUHH jedoch zur genügenden Kompensation dieses Defizits eine Sensitivitätsanalyse vorgeschlagen, um den Einfluss der Wirtschaftsentwicklung auf das Verkehrsaufkommen bei unterstellt geringerem Wirtschaftswachstum besser abschätzen zu können. Eine derartige Sensitivitätsbetrachtung hat Intraplan - wie ausgeführt - anschließend vorgelegt. Hieraus ist zu erkennen, dass das prognostizierte Verkehrsaufkommen bei einem um 25 % niedrigerem Wirtschaftswachstum um 12,5 % geringer ausfallen wird und das für 2020 erwartete Passagieraufkommen etwa 5 Jahre später erreicht würde (a.a.O., S. 4). Dieser Aussage lässt sich entnehmen, dass die Bedeutung des Wirtschaftswachstums für die Verkehrsnachfrage in dem Modell von Intraplan nicht unvertretbar gewichtet wird. Auch deutlich andere Annahmen zum Wachstum führen lediglich zu einer Verschiebung der prognostizierten Nachfrage.

Gegen das Prognosegutachten G 8 wird weiter eingewendet, die Prognoseprämissen seien fehlerhaft und unvollständig. Es wird beanstandet, die Annahme real konstanter Flugverkehrspreise auf der Basis des Jahres 2004 sei verfehlt (siehe dazu Regio Consult, Luftverkehrsprognose, Untersuchung der aktuellen Entwicklung der Luftverkehrspreise, März 2008, Anlage 24 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 24. März 2008 im Hauptsacheverfahren), weil schon bis zum Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses der Ölpreis massiv angestiegen sei und deshalb die Treibstoffkosten der Luftverkehrsgesellschaften einen deutlich größeren Anteil der Betriebskosten als von Intraplan angenommen ausmachten.

Ferner sei aufgrund einer sich schon abzeichnenden Tendenz zur Verknappung des Öls sowohl ein weiterer Anstieg der Ölpreise als auch infolge davon ein Einbrechen des Wirtschaftswachstums zu erwarten. Letzteres führe wegen der Schwächung verfügbarer Einkommen zu einer geringeren Luftverkehrsnachfrage.

Diese Einwände greifen im Ergebnis nicht durch. Die Sensitivitätsanalyse von Intraplan (Aufklärungs- und Ergänzungsbedarf, a.a.O., S. 9 f.) auf der Basis eines realen Anstiegs der Flugpreise um 10% und zusätzlich unter Berücksichtigung einer Flugsicherheitsgebühr von 20 € je Flug kommt zu dem Ergebnis, dass das sonst für 2020 prognostizierte Verkehrsaufkommen auf dieser Grundlage etwa zwei Jahre später, also im Jahre 2022, erreicht wird. Diese Abweichung von der Prognose im Gutachten G 8 ist unwesentlich und somit können die prognostizierten Zahlen von Flugpassagieren auch unter Berücksichtigung eines deutlich höheren als von Intraplan zugrunde gelegten Ölpreises als plausibel angesehen werden. Da die Treibstoffkosten nur zu einem Teil die Betriebskosten der Luftverkehrsgesellschaften ausmachen, wird mit einer um real 10% steigenden Flugpreisentwicklung ein gegenüber dem Jahre 2004 deutlich höher liegender Ölpreis abgedeckt. Weiter kann berücksichtigt werden, dass die seit 2004 bereits deutlich gestiegenen Luftverkehrspreise weder weltweit noch in Deutschland zu einem Einbruch der Luftverkehrsnachfrage geführt haben. Dies dürfte daran liegen, dass die Preise nur ein eher geringerer Bestimmungsfaktor der Luftverkehrsnachfrage sind und mehr die wirtschaftliche Entwicklung weltweit die Luftverkehrsnachfrage bestimmt (siehe zur Relation der Bestimmungsfaktoren Flugpreis und wirtschaftliche Entwicklung: Intraplan Gutachten G 8, Aktualisierung 2006, S. 131, Band 247 der Beiakten). Durch die unter Bezugnahme auf Sachverständigenmeinungen vorgetragene Einschätzung, infolge einer zu erwartende Verknappung des Öls in den nächsten Jahren sei mit einem Einbrechen des Wirtschaftswachstums sowie wegen der abzusehenden Kostensteigerungen mit einer sinkenden Nachfrage zu rechnen, wird die andere prognostische Einschätzung von Intraplan noch nicht erschüttert. Dies ergibt sich - wie oben ausgeführt - aus der eingeschränkten gerichtlichen Überprüfung sachverständiger Prognoseaussagen. Schließlich kann speziell für die hier maßgebliche Prognose der Passagierzahlen des Flughafens Frankfurt Main berücksichtigt werden, dass die Preissensitivität im Geschäftsreiseverkehr, der für den Frankfurter Flughafen im Vordergrund steht, geringer ist als im Privatreiseverkehr (TUHH, a.a.O. S. 48). Das gleiche gilt auch für

die Einschätzung, der Anstieg der Flugpreise sei auch in der Sensitivitätsanalyse von Intraplan zu niedrig angesetzt (siehe Regio Consult, Luftverkehrsprognose, Untersuchung der aktuellen Entwicklung der Luftverkehrspreise, März 2008, S. 19, Anlage 24 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 24. März 2008 im Hauptsacheverfahren).

Weiter wird kritisiert, dass die zu erwartende Änderung des Flugverhaltens aus Gründen des Klimaschutzes bei der Prognose der Passagierzahlen ebenso wenig hinreichend berücksichtigt worden sei wie die Konkurrenz durch Low-Cost-Verkehr ab und zu anderen Flughäfen, die Konkurrenz durch die bis zum Prognosejahr realisierten Flughafenausbauplanungen in München und Berlin sowie die Konkurrenz durch den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsschieneverkehrs.

Diese Kritik trifft nicht zu. Die Rahmenbedingungen der Luftverkehrsnachfrage und dabei auch rechtliche Änderungen wie die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel sowie gesellschaftliche Strömungen hat Intraplan qualitativ ebenso berücksichtigt (siehe G 8, Aktualisierung 2006, S. 105 und 111, Band 247 der Beiakten) wie eine Veränderung der Nachfrage durch Low-Cost-Anbieter, durch Ausbau konkurrierender Flughäfen und Ausbau des Schienenhochgeschwindigkeitsverkehrs (siehe TUHH, S. 50 und 52). Im Schienennetz sind die Ausbaumaßnahmen im "vordringlichen Bedarf" der Bundesverkehrswegeplanung 2003 als bis zum Jahre 2020 realisiert unterstellt worden (G 8, Aktualisierung 2006, a.a.O., S. 116); im innerdeutschen Flugverkehr ist gegenüber der ursprünglichen Prognose von Intraplan (G 8, 2004, Band 182 der Beiakten) allerdings ein geringerer Verlagerungsanteil auf die Schiene zugrunde gelegt, weil bezüglich der Kooperation zwischen Lufthansa und der Deutschen Bahn "derzeit eine gewisse Ernüchterung eingetreten sei", was die Qualitätssicherung für plausibel hält (siehe TUHH, a.a.O., S. 52).

Auch aus dem Umstand, dass das im Jahresdurchschnitt bis zum Jahre 2020 zugrunde gelegte Passagierwachstum in den bisher verstrichenen Jahren schon verfehlt worden ist (siehe dazu Regio Consult, a.a.O. S. 104), kann keine mangelnde Plausibilität der Passagierprognose hergeleitet werden. Vielmehr kann dieser Umstand plausibel mit dem Erreichen der Kapazitätsgrenze des Flughafens erklärt werden. Mangels ausreichender Zeitnischen für weitere Starts- und Landungen bleibt Nachfrage unbefriedigt.

Der an der Bedarfsprognose von Intraplan und an der Qualitätssicherung durch die TUHH geübten Kritik ist insgesamt entgegenzuhalten, dass diese Gutachten nach den oben dargelegten Grundsätzen nicht dadurch erschüttert werden, dass ein anderer Gutachter zu einer abweichenden Prognose gelangt. Auch das bloße Verlangen nach einer stärkeren Quantifizierung von preistreibenden Faktoren, wo Intraplan eine qualitative Berücksichtigung für hinreichend und angemessen hält, erschüttert die Gutachtensaussagen nicht.

Soweit schließlich der Prognosehorizont 2020 für unzureichend gehalten und eine Erweiterung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2025 oder ein noch späteres Jahr gefordert wird, hat Intraplan überzeugend darauf hingewiesen, dass eine verlässliche Prognose über einen längeren Zeitraum nicht möglich ist. Gleichwohl rechnet Intraplan in einem Ausblick auf das Jahr 2025 mit weiteren Steigerungen sowohl der Passagier- als auch der Frachtzahlen im Umfang von etwa 3,2 % jährlich (Aktualisierung, a.a.O., S. 133 und S. 156, PFB S. 498). Die TUHH bestätigt, dass der gewählte Prognosehorizont den in der Verkehrsplanung üblicherweise betrachteten Zeiträumen entspricht und dass längerfristige Daten für die Prognoseprämissen wie die Wirtschaftsentwicklung auf der Regionsebene nicht verfügbar sind (a.a.O., S. 70). Eine andere Bewertung ergibt sich auch nicht daraus, dass Intraplan im November 2007 ein „Prognose der deutschen Verkehrsverflechtungen 2025“ vorgelegt hat. Diese Prognose ist nicht auf die Region Frankfurt Main bezogen.

Entgegen dem Vorbringen des Antragstellers wird die Bedarfsprognose nicht durch aktuelle wirtschaftliche Ereignisse in Frage gestellt. Die Bedarfsermittlung knüpft an vergangene langjährige Entwicklungen an, und auch die Prognose trifft Aussagen für die langjährige Entwicklung bis zum Prognosehorizont 2020. Aktuelle Entwicklungen im Bereich der Wirtschaft, auch bei Auswirkungen auf die Luftverkehrswirtschaft, lassen keine hinreichend sicheren Schlüsse auf langfristige Entwicklungen zu; sie sind nicht geeignet, die Prognose insgesamt ernsthaft in Frage zu stellen. Planungen für Infrastrukturvorhaben der hier betroffenen Art können nicht von momentanen Ereignissen und Einschätzungen abhängig gemacht werden.

Es streiten auch erhebliche wirtschaftliche Gründe für den Ausbau. Zu Recht stellt die Planfeststellungsbehörde in ihre Abwägung ein, dass die Realisierung des Vorhabens positive wirtschaftliche und strukturelle Effekte haben wird (PFB, S. 514 ff.). Der kapazitive Ausbau führt hiernach zu einer Stärkung des Flughafens im internationalen Wettbewerb, sichert die dort bestehenden bzw. vom Flughafen abhängigen Arbeitsplätze und schafft neue Arbeitsplätze. Hierbei ist für die Planfeststellungsbehörde nicht die genaue Zahl der neu entstehenden Arbeitsplätze entscheidend, sondern die Feststellung, dass eine Kausalbeziehung zwischen dem geplanten Ausbau und der Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze in der ungefähr prognostizierten Größenordnung besteht (PFB, S. 515 und 521). Die Behörde stützt sich auf zwei von der Beigeladenen eingeholte Gutachten (Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt Main vom 12. Juli 2004 mit Aktualisierung vom 13. Juli 2006 - G 19.1 -, Band 255 der Beiakten) und "Standortfaktor Flughafen Frankfurt Main - Bedeutung für die Struktur, Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft der Region Frankfurt/Rhein-Main" vom 22. Juli 2004 mit Aktualisierung vom 16. November 2006 - G 19.2 -, Band 664 der Beiakten).

Im Gutachten G19.1 (S. 165) wird die Zahl der direkt auf dem Flughafen Beschäftigten für das Jahr 1999 mit rund 61.000 angegeben und es wird errechnet, dass in diesem Ausgangsjahr in der Bundesrepublik Deutschland rund 118.000 weitere Arbeitsplätze vom Flughafen Frankfurt Main abhängig gewesen sind (indirekte und induzierte Effekte), davon in Hessen 61.000. Mittels einer Simulation wird die Zahl der im Planungsfall 2015 auf dem Flughafen direkt Beschäftigten mit 94.000 (davon in Hessen 80.000) und die Zahl aufgrund indirekter und induzierter Effekte Beschäftigter mit 125.000 (davon in Hessen 62.000) prognostiziert (s. G19.1, S. 166 f.). Für das Prognosejahr 2020 wird in der Aktualisierung des Gutachtens mittels einer Regressionsrechnung eine Zahl von rund 95.000 direkt auf dem Flughafen Beschäftigter ermittelt. Für den "Prognosenullfall 2020" (d.h. ohne den geplanten Ausbau) werden in G 19.1 rund 80.000 direkt auf dem Flughafen Beschäftigte angenommen.

Aus dem Gutachten G19.2 macht sich die Planfeststellungsbehörde die Feststellung zu Eigen, dass eine Stärkung der Hub-Funktion des Frankfurter Flughafens die Attraktivität der Rhein-Main-Region für die Neuansiedlung von Wirtschaftsunternehmen erhöht und für

die bereits ansässigen Unternehmen vorteilhaft ist, vor allem im Hinblick auf die kostengünstige und schnelle Direktanbindung der Region mit einem großen Angebot an Flugzielen und damit einhergehendem Markterweiterungspotenzial (siehe PFB, S. 520). Das Gutachten G19.2 (S. 129) quantifiziert die Wertschöpfungsgewinne im Planungsfall 2020 gegenüber dem Prognosenullfall 2020 mit einer Differenz von etwa 13,3 Mrd. Euro, wobei das Gutachten davon ausgeht, dass es bereichsspezifisch durch den vorhabensbedingt beschleunigten Strukturwandel zu Arbeitsplatzverlusten kommen kann, die jedoch durch die hohe Zahl neu entstehender Arbeitsplätze mehr als kompensiert werden (siehe G19.2, S. 132).

Die gegen die Berücksichtigung der wirtschaftlichen Effekte in der Abwägung erhobenen Einwendungen, insbesondere gegen die Gutachten G19.1 und 19.2, lassen keine Einschätzungsfehler der Planfeststellungsbehörde erkennen. Ausgangspunkt der gerichtlichen Kontrolle ist auch insoweit, dass sachverständige prognostische Wertungen nicht der vollen, insbesondere auf das Ergebnis bezogenen richterlichen Kontrolle unterliegen können, sondern dann rechtlich nicht zu beanstanden sind, wenn die jeweilige Prognose nach einer geeigneten Methode durchgeführt, der zugrundeliegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet worden ist. Außerdem ist hier zu berücksichtigen, dass für die Planfeststellungsbehörde nicht die in den Gutachten erfolgte Quantifizierung der zum Ausgangszeitpunkt bestehenden und im Planungsfall bzw. Prognosenullfall zu erwartenden Arbeitsplätze oder Wertschöpfungsgewinne entscheidend war, sondern die Aussage über eine Kausalbeziehung zwischen dem geplanten Ausbau und einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung der Rhein-Main-Region, insbesondere im Hinblick auf die Entstehung von zusätzlichen Arbeitsplätzen.

Durch die Kritik an der Methodik von G19.1 und G19.2 wird die von der Planfeststellungsbehörde verwertete Grundaussage, dass nämlich der planfestgestellte Ausbau die Sicherung bestehender Arbeitsplätze sowie die Schaffung einer erheblichen Zahl neuer Arbeitsplätze am Frankfurter Flughafen und in der Rhein-Main-Region bewirkt, nicht in Frage gestellt. Im Einzelnen wird kritisiert, die Input-Output-Methode in Verbindung mit Befragungen im Gutachten G19.1 stelle keine geeignete Methode dar, um Effekte wie Gesamteinkommen und Gesamtbeschäftigung zuverlässig zu prognostizieren, und die Methode sei auch

nicht sachgerecht angewandt worden, bei G19.2 seien leicht verfügbare Daten nicht in die Untersuchung einbezogen worden, was zu grob fehlerhaften Ergebnissen geführt habe. Ferner könne die wirtschaftliche Entwicklung der Region entgegen G 19.2 nicht allein auf den Faktor Luftverkehr zurückgeführt werden. In diesem Zusammenhang seien auch willkürlich räumliche Abgrenzungen vorgenommen und wichtige Regionen wie München nicht in die Betrachtung einbezogen worden (siehe dazu im Einzelnen die „Dokumentation zum Konsensworkshop zur Evaluation der Gutachten im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Rhein-Main-Flughafens G 19.1 und G 19.2“, Rhein-Main-Institut e.V. vom 25. April 2007, Anlage 14 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 8. Februar 2008).

Es geht bei der Berücksichtigung von wirtschaftlichen Effekten des Ausbaus jedoch nicht um die Frage, ob die wirtschaftliche Entwicklung einer Region ausschließlich vom Luftverkehr abhängen kann, sondern um die Frage, ob bei Verwirklichung des Ausbauvorhabens im Vergleich zum Nichtausbau zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Diese Frage ist, wie dargestellt, eindeutig zu bejahen. Durch die geforderte Einbeziehung noch weiterer Daten oder anderer räumlicher Abgrenzungen wäre allenfalls eine unwesentliche Korrektur in den quantitativen Aussagen der Gutachten zu erwarten. Die Beigeladene weist zu Recht darauf hin, dass in der Arbeitsstättenerhebung 1998 für den Flughafen Frankfurt Main eine ausreichende Datenbasis von 80 % der ansässigen Unternehmen erreicht worden ist. Im Übrigen legt die Beigeladene auch dar, dass das methodische Modell der Gutachten G 19.1 und G 19.2 auf einer internationalen Konferenz präsentiert und diskutiert worden ist.

Schließlich ist es - wie der Senat schon in den Urteilen betreffend den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden ausgeführt hat (Urteile vom 17. Juni 2008 - siehe etwa 11 C 2089/07.T, S. 47) unmittelbar plausibel, dass bei Erhöhung der Zahl der abgefertigten Passagiere und der Flugbewegungen neue Arbeitsplätze zum Beispiel im Bereich der Personen- und Gepäckkontrolle, der Gepäckabfertigung, des Catering, der Flugsicherung usw. entstehen.

Der Planfeststellungsbeschluss hat das Überwiegen der Gründe, die für das Vorhaben sprechen, gegenüber dem Interesse an einer in ihrem Gewicht nochmals dargestellten erheblichen Beeinträchtigung der beiden gemeldeten FFH-Gebiete im Ergebnis damit be-

gründet, dass das Vorhaben nicht allein der Befriedigung des Kapazitätsbedarfs am Flughafen Frankfurt Main bis zum Jahr 2020, sondern darüber hinaus dem langfristigen Interesse der Kapazitätsverbesserung des nationalen und europäischen Luftverkehrsnetzes dient.

Die mit der außerordentlichen Bedeutung des Luftdrehkreuzes Frankfurt im nationalen, europäischen und weltweiten Zusammenhang verbundenen und für Verkehrsanbindung und Attraktivität der Region Rhein-Main sprechenden öffentlichen Interessen überwiegen in der Abwägung der Belange das Interesse an der Vermeidung einer erheblichen Beeinträchtigung der beiden betroffenen FFH-Gebiete.

1.5.2 Der Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 geht zutreffend davon aus, dass es keine zumutbaren Alternativen gibt, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 HENatG).

In rechtlicher Hinsicht ist zunächst darauf hinzuweisen, dass anders als die fachplanerische Alternativenprüfung die habitatschutzrechtliche Alternativenprüfung nicht Teil einer planerischen Abwägung ist. Der Planfeststellungsbehörde ist für den Alternativenvergleich kein Ermessen eingeräumt (Urteil vom 27. Januar 2000 - 4 C 2.99 -, BVerwGE 110, 302, 310). Der behördliche Alternativenvergleich unterliegt der uneingeschränkten gerichtlichen Kontrolle.

Der Begriff der Alternative i.S.d. § 34 Abs. 3 Nr. 2 HENatG (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL) steht in engem Zusammenhang mit den Planungszielen, die mit dem Vorhaben verfolgt werden. Eine Alternativlösung setzt voraus, dass sich die zulässigerweise verfolgten Planungsziele trotz ggf. hinnehmbarer Abstriche auch mit ihr erreichen lassen (Urteil vom 17. Mai 2002 - 4 A 28.01 -, BVerwGE 116, 254, 261 f.). Für das Verständnis der vorzugswürdigen Alternative ist maßgeblich die Funktion, die das Schutzregime des Art. 4 FFH-RL erfüllt. Eine Standort- oder Ausführungsalternative ist vorzugswürdig, wenn sich mit ihr die Planungsziele an einem nach dem Schutzkonzept der FFH-Richtlinie günstigeren Standort oder mit

geringerer Eingriffsintensität verwirklichen lassen (BVerwG, Urteil vom 27. Januar 2000, a.a.O., S. 310).

Als Alternative in diesem Sinne sind allerdings nur solche Veränderungen anzusehen, die nicht die Identität des Projekts berühren. Läuft eine vorgeschlagene oder in Betracht kommende Veränderung darauf hinaus, dass ein ganz anderes als das geplante Vorhaben verwirklicht werden würde, kann nicht mehr die Rede von einer Planungsalternative sein. Das bedeutet allerdings nicht, dass nur solche Alternativen in Betracht zu ziehen sind, die den Planungszweck in gleichem Maß erfüllen, wie die ausgewählte Variante. Aus dem grundsätzlichen planerischen Gebot, Alternativen zu nutzen, ergibt sich vielmehr, dass die Planungsträger gewisse Abstriche an dem Grad der Zielvollkommenheit einer Planung hinnehmen müssen, wenn sich auf diese Weise eine in Bezug auf den Gebietsschutz schonendere Variante verwirklichen lässt (BVerwG, Urteil vom 15. Januar 2004 - 4 A 11.02 -, juris, Rdnr. 42 m. w. N.).

Hiernach kommt es wesentlich auf die Ziele an, die die Planungsträger mit dem Projekt verfolgen. Die Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main um eine neue Landebahn Nordwest soll - wie oben festgestellt - in erster Linie den bestehenden Kapazitätsengpass beseitigen und die Abwicklung von 701.000 Flugbewegungen pro Jahr ermöglichen. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde zu Recht weitere öffentliche Belange, die für das Projekt sprechen, ihrer Alternativenprüfung zugrunde gelegt. Ziffer 7.4 LEP Hessen 2000 enthält die landesplanerische Aussage, dass der Flughafen Frankfurt Main seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie als wesentliche Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen soll. Nach Ziffer III.1. LEP-Änderung 2007 soll die Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main die bundesweite Bedeutung des Landes Hessen als europäischer und internationaler Knotenpunkt für die Mobilität der Menschen sowie als Handels- und Logistikzentrum für den Austausch von Gütern sichern und stärken. Hiernach liegt es im öffentlichen Interesse, die Drehkreuzfunktion des Flughafens Frankfurt Main im Wettbewerb mit anderen Hub-Flughäfen zu stärken und Arbeitsplätze im Land Hessen, insbesondere in der Rhein-Main-Region zu erhalten und neue Arbeitsplätze hier zu schaffen. Der Auffassung des Antragstellers, die Planungsziele der Beigeladenen lägen nicht im öffentlichen Interesse, sondern resultierten aus wirtschaft-

20081223151516_Beschluss11_B_368_08_T

lichen Erwägungen wie der Konkurrenz zu anderen Flughäfen, kann deshalb nicht gefolgt werden.

Zu Recht hat die Planfeststellungsbehörde weiter angenommen, dass die von der Vorhabensträgerin angegebenen konkreten Planungsziele zur notwendigen Kapazität des ausgebauten Flughafens und zur Drehkreuzfunktion sachgerecht sind und der Alternativenprüfung zugrunde gelegt werden können. Sie können aus den eben beschriebenen öffentlichen Interessen abgeleitet werden. Im Einzelnen müssen nach der Anforderung der Vorhabensträgerin 126 Flugbewegungen pro gleitender Stunde (Koordinierungseckwert gemäß § 27a Abs. 2 LuftVG) an einem typischen Spitzentag bewältigt werden. Dabei muss das Start- und Landebahnsystem so ausgelegt sein, dass diese Anzahl von Flugbewegungen mit einer Verspätung von durchschnittlich höchstens vier Minuten - aus anderen möglichen Ursachen herrührende Verspätungen hinweggedacht - abgewickelt werden kann. Ferner hält es die Vorhabensträgerin zur Gewährleistung der Drehkreuzfunktion des Frankfurter Flughafens für notwendig, eine Mindestumsteigezeit bzw. Fracht- und Gepäckumschlagzeit von 45 Minuten angeben zu können (Minimum-Connection-Time - MCT -).

Diese Planungsziele als Maßstäbe der Alternativenprüfung sind durch das Gericht nicht zu beanstanden. Das Kriterium einer durchschnittlichen durch das Start- und Landebahnsystem verursachten Verspätung von höchstens 4 Minuten ist sachgerecht. Es entspricht, wie die Beigeladene zutreffend dargelegt hat, (Planteil A 3, Konfigurationsanalyse, S. 38, Band 72 der Beiakten) internationalem Standard und wird unter anderem von der amerikanischen Zivilluftfahrtbehörde FAA und der ICAO akzeptiert.

Die hieran geübte Kritik, näher in Betracht zu ziehende und FHH-verträglichere Varianten seien allein aufgrund des Kriteriums einer durchschnittlichen Verspätung von 4 Minuten zu Unrecht vorzeitig ausgeschieden worden, weil Eurocontrol eine Verspätung von 10 Minuten als durchschnittlich ansehe (s. Heldmaier/Wolf, Flugbetriebssimulationen zum Planfeststellungsverfahren Ausbau Flughafen Frankfurt, Januar 2008, S. 17, Anlage 20 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 24. März 2008 im Hauptsacheverfahren) geht fehl. Im Rahmen von Kapazitätsberechnungen zur Bewertung von Varianten auf der Stufe der Grobanalyse wurde von der Beigeladenen im Wege der Simulation ermittelt, wie viele

Flugbewegungen bewältigt werden können, ohne dass allein aufgrund der Start- und Landebahnkonfiguration eine durchschnittliche Verspätung von mehr als vier Minuten pro Flug auftritt (s. Konfigurationsanalyse, a.a.O., S. 45; siehe auch Anlage zum Schreiben der Beigeladenen vom 22. Mai 2007, Band 535 der Beiakten, Bl. 8). Eine Variante war bereits auf der Stufe der Grobanalyse auszuschneiden, wenn die erforderliche Kapazität von 126 Flugbewegungen pro Stunde nicht mit einer durchschnittlichen Verspätung von höchstens 4 Minuten in diesem Sinne abgewickelt werden kann.

Demgegenüber bezieht sich die Angabe von Eurocontrol auf die Summation aller Verzögerungsgründe (siehe Heldmaier/Wolf, a.a.O., Anhang 7, S. 53: "Due to all causes", durch Unterstreichung bei Eurocontrol hervorgehoben). Zu konfigurationsbedingten Verspätungen kommen also weitere Verzögerungsursachen, z.B. auf Grund der Rollwegbelegung oder aufgrund von Abhängigkeiten im Luftraum auf den An- und Abflugrouten (siehe dazu Schreiben der Beigeladenen vom 22. Mai 2007, a.a.O.) hinzu. Ferner bezieht sich die Angabe von Eurocontrol auf in der Vergangenheit tatsächlich eingetretene Verspätungen und umfasst somit zusätzlich noch etwa witterungsbedingte oder durch Verspätungen auf anderen Flughäfen übertragene Verzögerungen. Die von Heldmaier/Wolf (a.a.O.) zitierte Auskunft von Eurocontrol in Form einer E-Mail gibt insgesamt also keine Anhaltspunkte dafür, dass die von der Beigeladenen zugrunde gelegte Anforderung einer durch das Start- und Landebahnssystem bedingte errechneten Verzögerung von höchstens 4 Minuten nicht sachgerecht ist.

Auch das Planungsziel einer Mindesttransferzeit von 45 Minuten zur Gewährleistung von Umsteige-, Gepäck- und Frachttransfervorgängen stellt sich als sachgerecht dar. Es handelt sich entgegen der Auffassung des Antragstellers nicht um ein Scheinkriterium, von dem die Qualität des Drehkreuzes nicht abhängt. Zu Recht weist der Planfeststellungsbeschluss darauf hin (S. 532 f.), dass die Funktionsfähigkeit eines Hub-Flughafens maßgeblich durch die Verknüpfung des Systems aus Zu- und Abbringerflügen einerseits und Fernflügen andererseits bestimmt wird. Der Zeitraum der MCT beginnt mit dem planmäßigen Erreichen der Abstellposition durch das ankommende Flugzeug und endet mit dem planmäßigen Abrollen des Anschlussflugzeuges von der Abstellposition. Entgegen geäußerter

Kritik fallen also Rollzeiten, etwa auch verlängerte Rollzeiten bei Benutzung der planfestgestellten Landebahn Nord-West, nicht unter die MCT, sondern zählen zur Flugzeit.

Im Planfeststellungsbeschluss ist überzeugend dargelegt, dass die Verlängerung der MCT von derzeit 45 Minuten auf 60 Minuten eine Schwächung der Position des Frankfurter Flughafens im Wettbewerb der Drehkeuzflughäfen mit sich bringt (dem zustimmend auch das von Antragstellerseite eingeführte Gutachten von Romberg, "Kritische Stellungnahme zu der Ausbauplanung des Flughafens Frankfurt/Main aus luftverkehrswirtschaftlicher Sicht" von Januar 2005, Anlage E 2 zur Einwendung der Stadt Mörfelden-Walldorf, S. 34 ff., Band 298 der Beiakten) und den Verlust von rund vier Millionen Passagieren jährlich zur Folge hätte (s. Intraplan, Minimum Connecting Time in Frankfurt Main, März 2007, Anlage zum Schreiben der Vorhabensträgerin vom 12. April 2007, Band 530 der Beiakten, Bl. 111 ff.).

Die angegebene Mindestumsteigezeit ist wesentlich für die Wettbewerbsfähigkeit, weil diese Zeit in das elektronische Reservierungssystem für Umsteigeflüge eingegeben wird und regelmäßig der Flug mit der kürzesten Gesamtreisezeit, die maßgeblich durch kurze Umsteigezeiten bestimmt wird, eine bessere Positionierung bei Buchungen gewinnt (s. Intraplan, a.a.O., Bl. 151). Entscheidend ist somit das rechnerisch ermittelte "Angebot" einer Mindestumsteigezeit und nicht die tatsächliche, durchschnittliche Umsteigezeit bzw. die Frage, ob in der Mehrzahl der Fälle die grundsätzlich angebotene Mindestumsteigezeit tatsächlich erreicht wird. Das Kriterium ist schließlich auch nicht im Hinblick darauf zu beanstanden, dass andere europäische Großflughäfen mit 60, 75 oder 90 Minuten festgelegter Mindestumsteigezeit operieren (siehe die Auflistung bei Intraplan, a.a.O., Bl. 152). Denn bei einer längeren MCT würde ein Wettbewerbsvorteil des Frankfurter Flughafens gegenüber den anderen Hubs der Star Alliance in München, Zürich und Wien, die Mindestumsteigezeiten von 30 bis 40 Minuten anbieten, verloren gehen (siehe Intraplan, a.a.O., Bl. 153).

Nach alledem ist schließlich auch die Kritik unberechtigt, die Planfeststellungsbehörde habe sich an vorab feststehenden Zielen der Vorhabensträgerin orientiert, ohne diese als "Qualitätskriterien" bezeichneten Anforderungen zu hinterfragen. Vielmehr hat die Plan-

feststellungsbehörde die Kriterien der konfigurationsbedingten Verspätung von höchstens 4 Minuten und der Mindestumsteigezeit von 45 Minuten einer eigenen Überprüfung unterzogen (siehe dazu etwa die Aufklärungsschreiben vom 16. Dezember 2005, Band 515 der Beiakten, Bl. 412 ff. oder Aufklärungsschreiben vom 18. Mai 2007, Band 534 der Beiakten, Bl. 31 ff.) und ihre Angemessenheit zu Recht bejaht.

Unter diesen Voraussetzungen hat die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Alternativenprüfung in einer ersten Stufe diejenigen Varianten ausgeschieden, die nicht näher zu untersuchen waren, weil sie bereits nach einer Grobanalyse die Planungsziele eindeutig verfehlen (PFB, S. 706 ff.). Hier ist zunächst die Möglichkeit eines Verzichts auf einen kapazitiven Ausbau ohne Rechtsfehler verworfen worden. Eine bloße Optimierung des bestehenden Bahnsystems (siehe dazu PFB, S. 535 ff. und 707 f.) könnte die geforderte Kapazität von 701.000 Flugbewegungen im Jahr bzw. 126 planbare Flugbewegungen pro gleitender Stunde nicht erreichen. Der hiergegen vorgebrachte Einwand, die Kapazitätsgrenze des derzeitigen Systems liege nicht bei 520.000 Flugbewegungen pro Jahr und die Simulation von Heldmaier/Wolf (a.a.O.) habe eine Kapazität von 570.000 Flugbewegungen ergeben, ist unberechtigt. Die Simulation von Heldmaier/Wolf berücksichtigt nämlich nicht die am Flughafen Frankfurt Main bestehenden Rahmenbedingungen. Starts von der Startbahn 18 werden bei Heldmaier/Wolf (a.a.O.) von einer anderen Schwelle als derzeit bestehend simuliert. Unabhängig davon würde auch die von Heldmaier/Wolf angenommene Kapazität von 570.000 Flugbewegungen die Anforderungen deutlich verfehlen.

An den Kapazitätsanforderungen scheitern auch die sogenannten "Bahnspreizungsvarianten", bei denen durch Vergrößerung des Abstandes zwischen den bestehenden Parallelbahnen ein voneinander unabhängiger Bahnbetrieb erreicht werden soll. Dies ist bereits im Raumordnungsverfahren so festgestellt worden (siehe Landesplanerische Beurteilung vom 10. Juni 2002, S. 34 f.). Der Ausschluss erfolgte also nicht in einem vom der Vorhabens-träger gesteuerten Verfahren und auch nicht maßgeblich wegen des Wunsches des Vorhabenträgers, Beeinträchtigungen des Flugbetriebs im Zuge von Baumaßnahmen auf dem derzeitigen Fluggelände zu vermeiden. Ebenso wenig erfüllen die oben dargestellten Kapazitätsanforderungen solche Varianten, die angeblich die Abwicklung von 660.000 Flugbewegungen pro Jahr ermöglichen.

Soweit vom Antragsteller unter Bezugnahme auf Heldmaier/Wolf (a.a.O.) im Einzelnen vorgetragen wird, die Bahnspreizungsvariante 2b des Raumordnungsverfahrens ermöglichte bei Vornahme von Optimierungen wie etwa Verlegung der Startschwelle eine Kapazität von ca. 120 stündlichen Flugbewegungen bei vertretbaren Verspätungen, ergibt sich hieraus kein ungerechtfertigter Ausschluss dieser Variante von einer Detailprüfung. Abgesehen davon, dass aufgrund der aktualisierten und auf das Jahr 2020 bezogenen Nachfrageprognose eine Kapazität von 126 Flugbewegungen pro Stunde notwendig ist (die Stellungnahme von Heldmaier/Wolf ist auch erst im Jahre 2008 und damit lange nach Einführung der aktualisierten Prognose in das Planfeststellungsverfahren fertig gestellt worden), beruht die Errechnung einer Kapazität von 120 Flugbewegungen pro Stunde auf einer zugelassenen konfigurationsbedingten Verspätung von 10 Minuten (Heldmaier/Wolf, a.a.O., S. 17) und verfehlt bereits deshalb die legitimen Planungsziele der Beigeladenen. Ferner bezieht sich die Berechnung allein auf Westbetrieb (Betriebsrichtung 25). Bei Ostbetrieb (Betriebsrichtung 07) ist die Kapazität der Variante jedoch noch geringer (siehe Konfigurationsanalyse, a.a.O., S. 49), so dass sich bei gewichteter Mittelung der beiden Betriebsrichtungen eine geringere Kapazität als 120 Flugbewegungen pro Stunde ergibt.

Die Planfeststellungsbehörde hat zu Recht den Bau einer neuen Landebahn im Nordwesten des Flughafens, aber südlich der Autobahn auf dem bestehenden Flughafengelände (Variante 10 des Raumordnungsverfahrens) von einer vertiefenden Betrachtung ausgeschlossen. Die Beigeladene hat hierzu überzeugend dargelegt (Konfigurationsanalyse, a.a.O., S. 61), dass diese Variante bereits nach überschlägiger Prüfung ausscheidet, weil sie technisch und zeitlich nicht in zumutbarer Weise realisiert werden kann. Sie erfordert zusätzlich zum Abriss von Verwaltungsgebäuden, von Wartungshallen für Flugzeuge und des Tanklagers auf dem Flughafengelände den Abriss nahezu des gesamten Areals der Cargo City Nord. Betroffen wären Frachteinrichtungen, in denen ca. 2/3 des gegenwärtigen Frachtaufkommens abgefertigt werden. Eine derartige Baumaßnahme "unter laufendem Betrieb", die auch die Frage aufwerfen würde, wo die zu verlagernden Einrichtungen während der Bauzeit und später endgültig untergebracht werden sollten, ist für die Beigeladene nicht zumutbar.

In diesem Zusammenhang wird von Antragstellerseite schließlich vorgebracht, derartige Belastungen seien der Beigeladenen zuzumuten, nachdem sie bereit sei, für die Verlegung des Chemie-Werkes Ticona 670 Mio Euro aufzubringen. Dieser Vergleich überzeugt jedoch nicht. Eine rein finanzielle Belastung kann nicht verglichen werden mit den Konsequenzen, die sich - wie dargestellt - aus der Notwendigkeit der Verlagerung großer Einrichtungen auf dem Flughafengelände und den Bedingungen eines Ausbaus unter "laufendem Betrieb" ergeben.

Die vorgebrachte "Alternative", Luftverkehrsströme auf andere Flughäfen zu verlagern, etwa in Form von Kooperationen mit dem Flughafen Köln/Bonn oder durch eine Aufteilung der Hub-Funktion mit dem Flughafen München, kann die Planungsziele der Stärkung des Luftverkehrsstandortes in der Rhein-Main-Region und der Stärkung der dortigen Wirtschaftskraft von vornherein nicht erreichen. Arbeitplatzeffekte können nicht in der Rhein-Main-Region erzielt werden, wenn Luftverkehrsströme nach München oder Köln umgeleitet werden. Wenn weiter gefordert wird, die vorhandenen Kapazitäten des Flughafens Frankfurt Main auf Langstreckenflüge zu konzentrieren und Zeitnischen für Kurzstreckenflüge abzubauen, würde dies entgegen der Ziffer 7.4 LEP Hessen 2000 den Stellenwert des Flughafens Frankfurt Main als internationalem Großflughafen und seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr schwächen. Die Drehkreuzfunktion setzt Kurzstreckenflüge als Zubringer- und Abbringerflüge voraus. Daher kann auch die Ausnutzung einzelner zu bestimmten Zeiten noch freier Zeitnischen ("Slots") den Ausbau nicht erübrigen, weil die Funktion des Flughafens Frankfurt Main als Drehkreuz die Planung von Zubringer- und Anschlussflügen in Abhängigkeit von den Start- bzw. Landezeiten von Langstreckenflügen erfordert und diese Flüge deshalb nicht in einzelne freie Slots eingepasst werden können.

Eine näher in Betracht zu ziehende Alternative stellt ferner nicht die Einbeziehung des militärisch genutzten Flughafens Wiesbaden-Erbenheim dar. Eine solche Planung wäre ungeeignet, weil eine rechtliche Voraussetzung für die Realisierbarkeit, nämlich die zivile Mitnutzung des militärischen Flughafens Erbenheim, auf absehbare Zeit fehlt. Die Frage der rechtlichen Realisierbarkeit einer Mitnutzung des Flugplatzes Wiesbaden-Erbenheim wird auch von Romberg (a.a.O., S. 87) ausdrücklich ausgeklammert. Unabhängig davon würde

bei Verwirklichung von schienen- oder straßengebundenen Transferkonzepten eine Mindestumsteigezeit von etwa 75 Minuten notwendig sein (s. PFB, S. 541).

Auch durch die Verlagerung von Flügen zum Flughafen Hahn würde die Drehkreuzfunktion des Flughafens Frankfurt Main entgegen den landesplanerischen Festlegungen deutlich geschwächt werden. Daher ist auch diese Alternative zum kapazitiven Ausbau des Flughafens Frankfurt Main zu Recht verworfen worden. Die von der Vorhabensträgerin angestrebte Mindestumsteigezeit von 45 Minuten würde durch notwendige Transferzeiten von und zum Flughafen Hahn nicht nur deutlich überschritten, sondern in einem Umfang verlängert, der Umsteigebeziehungen zwischen Flügen, die in Hahn ankommen oder starten mit Flügen auf dem Frankfurter Flughafen mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit von vornherein inakzeptabel erscheinen ließe. Die Straßenentfernung zwischen den beiden Flugplätzen beträgt 114 Kilometer, es ist unzweifelhaft, dass ein Transfer mit dem gegenwärtig verkehrenden Shuttlebus 1½ bis 1¾ Stunden dauert (s. PFB, S. 538). Eine schienengebundene Verbindung existiert derzeit nicht, bei einer Reaktivierung vorhandener Eisenbahnstrecken würde sich nach den Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde eine Fahrzeit von etwa zwei Stunden ergeben (PFB, S. 538). Dazu kämen Wartezeiten auf Bus oder Bahn und Zeit für Sicherheitskontrollen. Entscheidend anders lägen die Dinge auch nicht, wenn mit einer Schnellverbindung im Schienenverkehr die reine Fahrzeit auf 90 Minuten reduziert werden könnte.

Schließlich würde auch eine Kombination der gerade behandelten "Alternativen" in Form der Verlagerung von Luftverkehrsströmen keine für die Vorhabensträgerin zumutbare Alternative darstellen. Auch auf diese Weise könnten Planungsziele der Beigeladenen nicht annähernd erreicht werden. Darüber hinaus muss sich der Betreiber eines Flughafens nicht auf Minimallösungen verweisen lassen, wenn ein Ausbaubedarf feststeht. Vielmehr rechtfertigt ein nachgewiesener Ausbaubedarf eine zukunftsorientierte Gestaltung, die es dem Flughafen ermöglicht, sich im Wettbewerb mit konkurrierenden Flughäfen zu behaupten (vgl. BVerwG, Urteil vom 20. April 2005 - 4 C 18.03 -, juris, Rdnr. 27; Hess. VGH, Urteil vom 17. Juni 2008 - 11 C 2089/07.T -, S. 53).

Die Planfeststellungsbehörde hat sodann in einem zweiten Schritt fünf Varianten eines Ausbaus unter Bedarfskriterien näher untersucht (PFB, S. 709 ff.) und hierbei die Errichtung einer Start- und Landebahn Süd unter Schließung der Startbahn 18 West (Variante 13 des Raumordnungsverfahrens) sowie den Bau zweier Start- und Landebahnen im Süden des Flughafens (Variante 12 des Raumordnungsverfahrens - "Atlanta-Variante") ebenfalls wegen eindeutiger Nichterreichung der Planungsziele zu Recht verworfen (PFB, S. 733). In einer Detailprüfung schließlich hat die Planfeststellungsbehörde die verbliebenen Varianten einer Landebahn Nordwest, Landebahn Nordost und Start- und Landebahn Süd unter Auswirkungskriterien untersucht. Alle drei Varianten geben eine Lande- bzw. Start- und Landebahn in einem FFH-Gebiet vor. Zur Variante einer Start- und Landebahn Süd hat die Behörde allerdings festgestellt, dass diese die Kapazitätsvorgaben schon so deutlich verfehlt, dass die Funktionalität des Flughafens unter Zugrundelegung des künftigen Luftverkehrs selbst bei denkbarer Inkaufnahme gewisser qualitativer Einbußen bei weitem nicht mehr gewährleistet ist (PFB, S. 731).

Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde diese Variante neben den Varianten einer Landebahn Nordwest und Landebahn Nordost, welche beide die Planungsziele der Funktionalität des Flughafens gleichwertig erfüllen, in die Detailprüfung unter Auswirkungskriterien einbezogen. Ein Planungsfehler liegt hierin entgegen der Auffassung des Antragstellers nicht. Insbesondere kann der Planfeststellungsbehörde nicht vorgeworfen werden, sie habe damit lediglich die Vorzugswürdigkeit der von vornherein gewollten Variante Nordwest herausstellen wollen.

Wie ausgeführt verlangt das strikt beachtliche Vermeidungsgebot bei der FFH-Alternativenprüfung, nicht nur solche Varianten in Betracht zu ziehen, die die Planungsziele in gleichem Maße erfüllen wie die ausgewählte Variante, sondern auch Varianten zu prüfen, welche gewisse Abstriche an dem Grad der Zielvollkommenheit der Planung zu Gunsten eines nach dem Schutzkonzept der FFH-Richtlinie geringeren Eingriffs bedeuten. Diesem Gebot ist die Planfeststellungsbehörde gerecht geworden, indem sie die Auswirkungen einer neuen Start- und Landebahn Süd näher untersucht hat.

Berühren sowohl die planfestgestellte Lösung als auch eine Planungsalternative FFH-Gebiete, so ist es unzulässig, die Beeinträchtigungspotenziale in dem einen und in dem anderen FFH-Gebiet unbesehen gleichzusetzen. Abzustellen ist vielmehr auf die nach Maßgabe der Differenzierungsmerkmale des Art. 6 FFH-RL bestimmte Schwere der Beeinträchtigung. Dabei ist in einer gestuften Prüfung zunächst zu fragen, ob auch im Falle einer Alternativlösung Lebensraumtypen des Anhangs I oder Tierarten des Anhangs II der Habitatrichtlinie erheblich beeinträchtigt werden. In zweiter Hinsicht kommt es darauf an, ob die beeinträchtigten Lebensraumtypen oder Arten prioritär oder nicht prioritär sind (vgl. BVerwG, Urteile vom 17. Mai 2002 - 4 A 28.01 -, BVerwGE 116, 254, 264, und 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 170). Eine weitergehende Differenzierung innerhalb dieser Gruppen ist nicht vorzunehmen. Innerhalb der Gruppen von prioritären oder nicht prioritären Lebensraumtypen oder Arten legt die FFH-Richtlinie weder qualitativ noch quantitativ ein Rangverhältnis fest. Die bei der Gebietsmeldung zu beachtenden Feindifferenzierungskriterien (Art. 4 Abs. 1 Unterabs. 1 Satz 1 FFH-RL i.V.m. Anhang III Phase 1) haben beim Alternativenvergleich außer Betracht zu bleiben. Nach dem Schutzkonzept der FFH-Richtlinie ist innerhalb der genannten Gruppen nicht nochmals nach der Wertigkeit und der Anzahl der betroffenen Lebensraumtypen oder Arten sowie der jeweiligen Beeinträchtigungintensität (oberhalb der Erheblichkeitsschwelle) zu differenzieren (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008, a.a.O., Rdnr. 170). Von entscheidender Bedeutung ist vielmehr allein, ob am Alternativstandort eine Projektverwirklichung möglich ist, bei der keine der als Lebensraumtypen oder Habitate besonders schutzwürdigen Flächen erheblich beeinträchtigt werden oder jedenfalls prioritäre Biotope und Arten verschont bleiben (BVerwG, Urteile vom 17. Mai 2002, a.a.O., S. 264 f., und 12. März 2008, a.a.O., Rdnr. 170). Dem materiellen Prüfprogramm korrespondiert der im Rahmen der Alternativenprüfung gebotene Untersuchungsaufwand. Planungsalternativen brauchen daher nicht erschöpfend, sondern nur so weitgehend ausgearbeitet und untersucht zu werden, dass sich einschätzen lässt, ob sie für - prioritäre oder nicht prioritäre - FFH-Schutzgüter ein erhebliches Beeinträchtigungspotenzial bergen (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008, a.a.O., Rdnr. 171).

Der gemeinschaftsrechtliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit kann es darüber hinaus rechtfertigen, selbst naturschutzfachlich vorzugswürdige Alternativen aus gewichtigen naturschutzexternen Gründen auszuschneiden. Das dem Planungsträger zugemutete Maß an

Vermeidungsanstrengungen darf nicht außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erzielbaren Gewinn für die betroffenen gemeinschaftsrechtlichen Schutzgüter stehen. In diesem Zusammenhang können neben technischen auch finanzielle Erwägungen den Ausschlag geben (BVerwG, Urteile vom 27. Januar 2000 - 4 C 2.99 -, BVerwGE 110, 302, 311, 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 142, und 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 172).

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze kommt der Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 in nicht zu beanstandender Weise zu dem Ergebnis, dass zur Landebahn Nordwest einschließlich der zu ihrer flugbetrieblichen Erschließung erforderlichen Rollwege und Rollwegbrücken keine zumutbaren Alternativen bestehen, die es ermöglichen, den Zweck der Kapazitätserweiterung des Flughafens ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen. Dieses Ergebnis der Alternativenprüfung bestätigt das Ergebnis, das im Rahmen der nach der FFH-Richtlinie angestellten Alternativenprüfung auf der Ebene der Raumordnung bei der Änderung des Landesentwicklungsplans 2000 gefunden worden war. Zur dortigen Prüfung und zur Bevorzugung der Nordwest-Variante aus naturschutzfachlicher Sicht hatte sich die EU-Kommission in der Weise geäußert, dass die zugrundeliegenden FFH-Verträglichkeitsprüfungen methodisch nicht zu beanstanden seien ebenso wenig wie das Ergebnis, nämlich die Bevorzugung der Nordwest-Variante aus naturschutzfachlicher Sicht (EU-Kommission, Geplante Schließung der Beschwerde Nr. 2002/5367 unter Ziffer 7.; http://europa.eu/community_law/complaints/multiple_complaints/doc/2002-5367_prop-to-close-the-case_de.pdf).

Die Planfeststellungsbehörde hat - entgegen den Darlegungen des Antragstellers - unter Berücksichtigung der vorhabensbedingten Wirkungen auf das europäische ökologische Netz Natura 2000 weder eine schonendere Variante zu frühzeitig als nicht zufriedenstellend von einer weiteren Prüfung ausgeschlossen noch hat sie die näher untersuchten Varianten in ihrer Beeinträchtigungswirkung fehlerhaft bewertet.

Es erweist sich weder die Nordost-Variante (Verwirklichung des Projekts im FFH-Gebiet Schwanheimer Wald) noch die Süd-Variante (Verwirklichung des Vorhabens im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf) als eine Alternative im

Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 2 HENatG. Dies folgt bereits daraus, dass sowohl durch die Süd- als auch die Nordost-Variante nach der FFH-Richtlinie geschützte Lebensraumtypen und Arten nicht prioritärer Art - wie auch durch die ausgewählte Variante - erheblich beeinträchtigt würden (vgl. PFB, S. 1668 ff.). Insoweit ist nochmals zu betonen, dass im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald, in welchem die Vorhabensvariante „Landebahn Nordwest“ verwirklicht werden soll, weder ein prioritärer Lebensraumtyp noch eine prioritäre Art unter Schutz gestellt sind. Im Hinblick auf das vom Antragsteller behauptete Vorkommen des LRT *6230 (Artenreiche montane Borstgrasrasen (und submontan auf dem europäischen Festland) auf Silikatböden), kann auf die oben gemachten Ausführungen Bezug genommen werden. Eine weitergehende quantitative und qualitative Differenzierung nach der Wertigkeit und der Anzahl der betroffenen Lebensraumtypen oder Arten sowie der jeweiligen Beeinträchtigungsintensität findet nach dem oben Gesagten in der Alternativenprüfung nicht statt.

Ob der Verzicht auf eine derartige Differenzierung auch dann gerechtfertigt ist, wenn sich abzeichnet, dass die am Alternativstandort gegebene erhebliche Beeinträchtigung eines Natura-2000-Gebiets quantitativ und/oder qualitativ signifikant hinter der mit der Vorhabensvariante verbundenen erheblichen Beeinträchtigung eines anderen FFH-Gebietes zurückbleibt, oder ob in einem solchen Fall nach der "Konzeption größtmöglicher Schonung der durch die FFH-Richtlinie geschützten Rechtsgüter" eine Vorzugswürdigkeit der Alternative gegeben wäre, bedarf hier keiner Entscheidung. Eine solche Situation ist hier nicht gegeben.

Die Planfeststellungsbehörde hat neben der planfestgestellten Variante die Landebahn Nordost und die Start-/Landebahn Süd im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf das Netz Natura-2000 vertieft untersucht und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass die untersuchten Varianten nicht mit geringeren Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten einher gehen als die Vorhabensvariante, sondern dass diese gegenüber der Variante Start-/Landebahn Süd deutliche Vorteile aufweist und gegenüber der Variante Landebahn Nordost leicht vorzugswürdig ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist über die gebotene Prüfungstiefe hinausgegangen und hat eine Gewichtung der festzustellenden Beeinträchtigungen vorgenommen. Diese Gewichtung unterliegt keinen Bedenken. Bei der quantitativen Bewertung schneidet die Variante Start-/Landebahn Süd am ungünstigsten ab, da sie zur großflächigen Beeinträchtigung und zur Isolierung von Flächen führt, die Teil sowohl eines FFH-Gebiets als auch eines Vogelschutzgebiets sind und die bisher in der Umgebung des Flughafens die größte nicht fragmentierte Fläche darstellen. Die leichten Vorzüge der Vorhabensvariante gegenüber der Nordost-Variante hat die Planfeststellungsbehörde damit begründet, dass das im Vergleich zum FFH-Gebiet Schwanheimer Wald etwas kleinere FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald bei einer Betrachtung der Gebiete in Verbindung mit den angrenzenden Waldbereichen den kleinsten Beitrag zum Zusammenhang der Gebiete leistet, wodurch mit der "Vorhabensvariante" eine gegenüber der Nordostbahn deutlich geringere Zerstörung der Vernetzungsbeziehungen zu dem großen zusammenhängenden Waldgebiet einhergeht. Der herausragenden Bedeutung des FFH-Gebiets Kelsterbacher Wald im Hinblick auf sein Hirschkäfer-vorkommen steht das Hirschkäfer-vorkommen im Schwanheimer Wald gegenüber, das ein etwas geringeres Gewicht besitzt. Auch das letztgenannte Vorkommen hat aber immerhin noch sehr hohe Bedeutung auf Naturraum- und Landesebene und hohe Bedeutung auf Bundesebene. Ferner sind im Schwanheimer Wald Vorkommen des Heldbocks und der Lebensraumtyp 9190 vorhanden, die durch die Variante Nordost ebenfalls eine erhebliche Beeinträchtigung erfahren. Bei der Beeinträchtigung von Vorkommen der Bechsteinfledermaus und des Großen Mausohrs ergeben sich Unterschiede allenfalls bezüglich potenziell nutzbarer Habitats.

Der quantitative Vergleich im Hinblick auf die erhebliche Beeinträchtigung von Natura-2000-Gebieten, die Anzahl und den Umfang der beeinträchtigten maßgeblichen Gebietsbestandteile ergibt, dass alle drei Varianten zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natura-2000-Gebieten führen und keine der Varianten mit geringeren Beeinträchtigungen als das planfestgestellte Vorhaben einhergeht. Sowohl bezüglich der Anzahl als auch des Umfangs der Beeinträchtigungen an maßgeblichen Gebietsbestandteilen schneidet die Variante Süd am ungünstigsten ab. Dies gilt bereits ohne die Einbeziehung des Vogelschutzgebiets und würde noch verstärkt, wenn die Verluste an maßgeblichen Habitats der betroffenen Vogelarten dort quantifiziert und einbezogen würden.

Die Variante Nordost weist einen größeren Umfang an Beeinträchtigungen von maßgeblichen Gebietsbestandteilen auf als die Vorhabensvariante Nordwest. Entgegen dem erhobenen Einwand sind die Beeinträchtigungen durch die Variante Nordost nicht überbewertet worden, sondern die Ermittlung der erheblichen Beeinträchtigung ist bei allen Natura-2000-Gebieten nach der gleichen Methodik erfolgt. Anders als nach dem Vorbringen des Antragstellers hat die Planfeststellungsbehörde die Landebahn Nordost nicht in einer Grobanalyse, sondern in ausreichender Tiefe untersucht. Eine noch detailliertere Prüfung dieser Variante auf dem Niveau der Planreife war nicht erforderlich, um die vorzunehmende Beurteilung mit der notwendigen Sicherheit zu ermöglichen. Die Beeinträchtigungen sind im Einzelnen ermittelt und untersucht worden (vgl. PFB, S. 1666 ff.).

Wenn darüber hinaus in den Variantenvergleich einbezogen wird, dass der Bau der Landebahn Nordwest lärmmäßig eine geringe Bevölkerungszahl tangiert als der Bau einer Landebahn Nordost, steht unzweifelhaft fest, dass die Landebahn Nordost keine zumutbare Alternative im Sinne von § 34 Abs. 3 Nr. 2 HENatG (Art. 6 Abs. 4 Satz 1 Unterabs. 1 FFH-RL) darstellt.

Auch was das Vorbringen des Antragstellers zu Ausführungsalternativen der planfestgestellten Anlage und einer geringeren Eingriffsintensität betrifft, kann sich der Senat diesen Ausführungen nicht anschließen.

Dies gilt zunächst für die Länge der geplanten Landebahn Nordwest. Die Planfeststellungsbehörde hat als Bemessungsflugzeug für die Länge der Landebahn das Muster A 340-600 herangezogen (PFB, S. 556). Für dieses errechnet sie - unter Einbeziehung ungünstiger Umstände wie Rückenwind und nasser Bahn - zunächst eine Landebahnlänge von mindestens etwa 2670 m nach den einschlägigen und im Einzelnen benannten Regelwerken (PFB, S. 557). Anschließend folgt die Planfeststellungsbehörde jedoch dem Antrag der Vorhabensträgerin, der unter Berücksichtigung noch besonders erschwerter Umstände wie etwa Schneematsch, der zur weiteren Verringerung des Reibungswiderstandes führt, eine Länge von insgesamt 2800 m vorsieht.

Dazu wird kritisiert, die Verlängerung auf 2800 m sei nicht hinreichend begründet worden und in der Sache auch nicht notwendig. Es sei ferner nicht sachgerecht, das Muster A 340 als Bemessungsflugzeug heranzuziehen. So könne die Länge der Landebahn um gut 200 m verkürzt und damit dem naturschutzrechtlichen Minimierungsgebot genügt werden. Geboten sei außerdem eine Verschiebung der geplanten Landebahn Nordwest um ca. 50 m nach Süden, um unter anderem eine Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes Untermainschleusen zu verringern.

Diese Kritik ist unbegründet. Die Erforderlichkeit von Länge und Lage der Landebahn Nordwest ist hinreichend belegt. Das Muster A 340-600 ist als Bemessungsflugzeug geeignet. Es handelt sich nicht um ein selten in Frankfurt Main landendes Flugzeug. Die Beigeladene hat überzeugend dargelegt, dass bereits heute nahezu 5 % der weltweiten Flugbewegungen mit dem Airbus A 340 abgewickelt werden und für die Zukunft noch ein prozentualer Anstieg zu erwarten ist. Im Jahre 2020 wird der Airbus A 340-600 in Frankfurt einen Anteil von ca. 3,5 % an den Flugbewegungen haben. Die Länge von 2800 m ist notwendig, um auch bei besonders widrigen Bedingungen wie Schneematsch noch sicher landen zu können. Der Hinweis auf die Reinigung der Bahn genügt etwa bei andauerndem Schneefall nicht. Eine Verschiebung der Landebahn nach Süden scheidet aus, weil dann der erforderliche Abstand zum genehmigten Bahnsystem und zu den Parallelrollbahnen nicht mehr eingehalten würde.

Die Einwände gegen die Dimensionierung des Ausbaubereichs Süd überzeugen insgesamt nicht. Nach der im Eilverfahren gebotenen und allein möglichen summarischen Überprüfung wird das naturschutzrechtliche Minimierungsgebot nicht verletzt. Entgegen der Auffassung des Antragstellers werden weder für den Flugbetrieb, noch für die Frachtabfertigung noch für das Terminal T 3 Flächen wesentlichen Umfangs in Anspruch genommen, die zur Erreichung der Ziele des Gesamtausbauvorhabens nicht notwendig sind.

Die Errichtung von Anlagen für den ruhenden Luftverkehr der allgemeinen Luftfahrt ist gerechtfertigt durch die Widmung des Flughafens auch für die allgemeine Luftfahrt. Die Dimensionierung der Frachtflächen ist ausführlich begründet im Planfeststellungsbeschluss (PFB, S. 798 ff.) und diese Darstellung wird durch die Kritik des Antragstellers nicht er-

schüttert. Entgegen seiner Auffassung hat sich die Planfeststellungsbehörde mit seinen Einwendungen im Planfeststellungsverfahren im Einzelnen auseinandergesetzt (s. etwa PFB, S. 809 oben, S. 812 letzter Absatz). So sind die Verlagerungsüberlegungen der Luft-hansa Cargo und von Fed Ex berücksichtigt und alternative Standorte für Frachtflächen sind ebenfalls geprüft worden. Soweit der Antragsteller schließlich zur Dimensionierung des Terminals vorträgt, die zugrunde gelegte Maximalbelastung des Terminals treffe nur für ein schmales Zeitfenster zu, weist die Beigeladene zu Recht darauf hin, dass es sich tatsächlich um die Belastung während einer vollen Stunde des Tages, nämlich von 13 bis 14 Uhr, handelt. Unabhängig davon ist dieser und ähnlichen Forderungen nach Verwirklichung einer höchstens noch knapp ausreichenden Lösung entgegenzuhalten, dass die öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des Ausbaus es dem Vorhabensträger erlauben, zukunftsgerichtet zu planen und er nicht darauf verwiesen ist, sich in allen Einzelpunkten auf eine Minimallösung oder Notlösung zu beschränken (siehe so bereits Urteil des Senats vom 28. Juni 2005 - 12 A 8/05 -, S. 50).

1.5.3 Nach § 34 Abs. 5 Satz 1 HENatG sind die zur Sicherung des Zusammenhangs des europäischen ökologischen Netzes Natura-2000 notwendigen Maßnahmen vorzusehen, wenn ein Projekt nach § 34 Abs. 3 HENatG zugelassen oder durchgeführt werden soll. Die im Planfeststellungsbeschluss getroffene Entscheidung über Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung der Kohärenz von Natura-2000 ist voraussichtlich ebenfalls rechtmäßig.

Es kann hier dahingestellt bleiben, ob der notwendige Ausgleich als Rechtsfolge oder als Ausnahmevoraussetzung zu qualifizieren ist (vgl. Hess. VGH, Urteil vom 28. Juni 2005 - 12 A 8/05 -, juris, Rdnr. 159). Dafür, dass die Ausgleichbarkeit zu den Ausnahmevoraussetzungen zu zählen ist, sprechen der innere Zusammenhang der Rechtsfolgeanordnung nach § 34 Abs. 5 Satz 1 HENatG mit der Zielsetzung des Schutzregimes in toto sowie die Verfahrensregel des § 34 Abs. 5 Satz 2 HENatG (vgl. zum BNatSchG: Gassner in: Gassner/Bendumir-Karlo/Schmidt-Räntsch, BNatSchG, § 34 Nr. 41). Wenn Sicherungsmaßnahmen demnach nicht durchführbar sind, ist das Projekt bzw. der Plan unzulässig (Halama, NVwZ 2001, 510, 512; Louis/Engelke, BNatSchG, § 17c, Rdnr. 33).

1.5.3.1 Der Begriff der Ausgleichsmaßnahme zur Kohärenzsicherung i.S.d. Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL (= § 34 Abs. 5 Satz 1 HENatG) wird weder in der Habitatrichtlinie noch in den deutschen Umsetzungsregelungen definiert. Aus dem Sinn und Zweck der Kohärenzsicherung, der darin besteht, die Funktionseinbuße für die Erhaltungsziele eines Natura-2000-Gebiets durch Maßnahmen, die zu dem Projekt hinzutreten, zu kompensieren (vgl. EU-Kommission, Natura-2000-Gebietsmanagement, 2000, S. 49 f.; dieselbe, Auslegungsleitfaden zu Art. 6 Abs. 4 der "Habitat-Richtlinie" [92/43/EWG](#), 2007, S. 11 ff., nachfolgend: EG-Auslegungsleitfaden) folgt jedoch, dass sich die Ausgestaltung der Kohärenzsicherungsmaßnahme funktionsbezogen an der jeweiligen erheblichen Beeinträchtigung auszurichten hat, derentwegen sie ergriffen wird. Das gilt sowohl für die Art als auch für den Umfang der Maßnahme. Der EG-Auslegungsleitfaden (S. 16) nennt dementsprechend die Wiederherstellung des beeinträchtigten oder die Verbesserung des verbleibenden Lebensraums, die Neuanlage eines Lebensraums und die Beantragung der Eingliederung eines neuen Gebiets in das Netz "Natura-2000" als Beispiele für Kohärenzsicherungsmaßnahmen (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 199).

Der Funktionsbezug ist das maßgebliche Kriterium insbesondere auch zur Bestimmung des notwendigen räumlichen und zeitlichen Zusammenhangs zwischen Gebietsbeeinträchtigung und Kohärenzsicherung. Der Ausgleich muss nicht notwendig unmittelbar am Ort der Beeinträchtigung erfolgen; es reicht vielmehr aus, dass die Einbuße ersetzt wird, die das Gebiet hinsichtlich seiner Funktion für die biogeografische Verteilung der beeinträchtigten Lebensräume und Arten erleidet (vgl. EG-Auslegungsleitfaden S. 20). In zeitlicher Hinsicht muss mindestens sichergestellt sein, dass das Gebiet unter dem Aspekt des beeinträchtigten Erhaltungsziels nicht irreversibel geschädigt wird (BVerwG, Urteile vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 148, und 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 200). Ist das gewährleistet, lässt sich die Beeinträchtigung aber - wie im Regelfall - nicht zeitnah ausgleichen, so ist es hinnehmbar, wenn die Kohärenzsicherungsmaßnahmen rechtzeitig bis zur Vollendung des Vorhabens ergriffen werden, die Funktionseinbußen hingegen erst auf längere Sicht wettgemacht werden (so BVerwG, Urteile vom 17. Januar 2007, a.a.O., Rdnr. 148, und 12. März 2008, a.a.O., Rdnr. 200).

Die Eignung einer Kohärenzsicherungsmaßnahme ist ausschließlich nach naturschutzfachlichen Maßstäben zu beurteilen. An die Beurteilung sind - wie oben bereits ausgeführt wurde - weniger strenge Anforderungen zu stellen als an die Eignung von Schadensvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen. Während für Letztere der volle Nachweis ihrer Wirksamkeit zu fordern ist, weil sich nur so die notwendige Gewissheit über die Verträglichkeit eines Plans oder Projekts gewinnen lässt, genügt es für die Eignung einer Kohärenzsicherungsmaßnahme, dass nach dem aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand eine hohe Wahrscheinlichkeit ihrer Wirksamkeit besteht. Anders als bei der Schadensvermeidung und -minderung geht es bei der Kohärenzsicherung typischerweise darum, Lebensräume oder Habitate wiederherzustellen oder neu zu entwickeln. Dieser Prozess ist in aller Regel mit Unwägbarkeiten verbunden. Deshalb lässt sich der Erfolg der Maßnahme nicht von vornherein sicher feststellen, sondern nur prognostisch abschätzen. Würde man gleichwohl die Gewissheit des Erfolgseintritts fordern, müsste eine positive Abweichungsentscheidung regelmäßig am Kohärenzerfordernis scheitern. Das widerspräche dem Regelungszweck des Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 201).

Schon mit Rücksicht auf den prognostischen Charakter der Eignungsbeurteilung verfügt die Planfeststellungsbehörde bei der Entscheidung über Kohärenzsicherungsmaßnahmen über eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass die jeweilige konkrete Beeinträchtigung und die prognostisch ermittelte Kompensation praktisch stets qualitative Unterschiede aufweisen. Infolgedessen können sie nur wertend miteinander verglichen werden. Jedenfalls soweit naturschutzfachlich allgemein anerkannte standardisierte Maßstäbe und rechenhaft handhabbare Verfahren fehlen, muss der Planfeststellungsbehörde auch unter diesem Gesichtspunkt eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zuerkannt werden. Das Gericht hat seine Prüfung insoweit auf eine Vertretbarkeitskontrolle zu beschränken. Um sie vornehmen zu können, muss die Eingriffs- und Kompensationsbilanz im Planfeststellungsbeschluss nachvollziehbar offengelegt werden. Dafür genügt eine verbal-argumentative Darstellung, sofern sie rational nachvollziehbar ist und erkennen lässt, ob der Bilanzierung naturschutzfachlich begründbare Erwägungen zugrunde liegen (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 202).

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze gleichen die im Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 festgesetzten Maßnahmen zur Sicherung des Beitrags der FFH-Gebiete Kelsterbacher Wald und Mark- und Gundwald zum Zusammenhang des Netzes Natura-2000 nach vorläufiger Beurteilung des Senats die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen entgegen der Einschätzung des Antragstellers hinreichend aus.

Dabei ist zunächst in rechtlicher Hinsicht darauf hinzuweisen, dass die Anforderungen, die an einen wirksamen Kohärenzausgleich im Sinne des § 34 Abs. 5 HENatG zu stellen sind, nicht überspannt werden dürfen. Wie die obigen Ausführungen zeigen, sind an den Nachweis der Wirksamkeit einer Kohärenzmaßnahme nicht dieselben strengeren Anforderungen zu stellen wie an Nachweis der Wirksamkeit von Schadensvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen. Während für letztgenannte Maßnahmen, die den Eintritt einer Beeinträchtigung verhindern sollen, der volle Nachweis der Wirksamkeit zu verlangen ist (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 - 9 A 20.05 -, juris, Rdnr. 54, 62 ff.), genügt für die Eignung einer Kohärenzmaßnahme die nach dem aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisstand bestehende hohe Wahrscheinlichkeit ihrer Wirksamkeit. Bei der prognostischen Abschätzung des Erfolgs einer Kohärenzmaßnahme verfügt die Planfeststellungsbehörde über eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative, was zur Folge hat, dass die gerichtliche Überprüfung auf eine Vertretbarkeitskontrolle beschränkt ist (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 201 f.). In zeitlicher Hinsicht ist entgegen der Meinung des Antragstellers nicht davon auszugehen, dass vom Grundsatz her eine erhebliche Beeinträchtigung eines Schutzgebietes erst dann zulässig ist, wenn die erforderlichen Kohärenzmaßnahmen alsbald wirksam sind. Vielmehr genügt es, wenn sichergestellt ist, dass das Natura-2000-Gebiet in seinen Erhaltungszielen nicht irreversibel geschädigt wird, dass die Kohärenzmaßnahmen rechtzeitig bis zur Vollendung des Vorhabens ergriffen, die Funktionseinbußen dagegen erst auf längere Sicht ausgeglichen werden (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008, a.a.O., 200).

1.5.3.2 Der Planfeststellungsbeschluss führt allgemein zu den Kohärenzmaßnahmen aus, den vorhabensbedingten erheblichen Beeinträchtigungen in den FFH-Gebieten Kelsterbacher Wald und Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf stünden neu in

das Schutzgebietsnetz Natura-2000 zu integrierende Flächen von ca. 1.800 ha gegenüber, die überwiegend in dem zusammenhängenden Waldgebiet südlich des Flughafens in unmittelbarer Nähe bestehender FFH-Gebiete lägen. 1.019 ha dieser Fläche wiesen eine derart gute Qualität auf, dass sie ihre die globale Kohärenz sichernde Funktion sofort entfalteten. Weitere 780 ha würden durch verbessernde Maßnahmen aufgewertet und seien je nach Maßnahme sofort, kurz-, mittel- oder langfristig wirksam. Im Zusammenwirken mit dem künftigen Gebietsmanagement werde sichergestellt, dass die Kohärenzflächen ihren Beitrag zur Kohärenz des Netzes Natura-2000 leisteten. Im Einzelnen würden innerhalb und angrenzend an den Kelsterbacher Wald Maßnahmen im Umfang von 7 ha durchgeführt. In den Maßnahmeräumen Rüsselsheimer Wald Nord, Rüsselsheimer Wald West, Wiesental und Wald bei Walldorf würden Flächen in einem Umfang von ca. 780 ha aufgewertet und in das Schutzgebietsnetz integriert. Im Bereich des Waldes südwestlich Walldorf würden 1.019 ha in das Schutzgebietsnetz integriert (vgl. zur Lage der angeordneten Kohärenzmaßnahmen den planfestgestellten Übersichtsplan B.9.9a; Band 20 der Beiakten). Damit hat die Planfeststellungsbehörde diejenigen Ausgleichsmaßnahmen angeordnet, die sicherstellen, dass die globale Kohärenz von Natura-2000 geschützt ist (vgl. dazu PFB, S. 1723 ff.).

1.5.3.3 Dies gilt entgegen der Einschätzung des Antragstellers auch im Hinblick auf die vorhabensbedingt eintretenden erheblichen Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps 2310 (Trockene Sandheiden mit Calluna und Genista). Die entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen sind in den Maßnahmeplänen B9.2-1d und B9.2-3c (Band 19 der Beiakten) in Verbindung mit den Maßnahmeblättern 19.2 und 19.3 (Band 24 der Beiakten) dargestellt. Die Verträglichkeitsprüfung hat ergeben, dass 3,24 ha (1,12 ha durch Verlust und Funktionsverlust und 2,12 ha durch Verinselung) dieses Lebensraumtyps erheblich beeinträchtigt werden. Durch entsprechende Maßnahmen wird der Lebensraumtyp auf einer Fläche von 6,03 ha neu geschaffen (PFB, S. 1725). Somit besteht ein Eingriffs-/Ausgleichsverhältnis von 1 : 1,86. Die Kohärenzsicherungsmaßnahmen bestehen im Einzelnen in der Aussaat auf einer Fläche von 2,11 ha außerhalb und 3,38 ha innerhalb des FFH-Gebietes Kelsterbacher Wald sowie der Verbringung von 0,54 ha Soden auf Flächen außerhalb des FFH-Gebietes. Die Planfeststellungsbehörde vertritt die Einschätzung, dass die verbrachten Soden sofort und die Aussaatflächen nach fünf Jahren den Erhaltungszustand „B“ aufwei-

sen werden, sodass der entstehende Lebensraumtyp hochwertiger sei als der Bestand nach dem Fortschreibungsentwurf des Standarddatenbogens für das FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald (PFB, S. 1726 f.).

Der Antragsteller meint, die Kohärenzmaßnahme biete deshalb keine Aussicht auf Erfolg, weil die Maßnahmeflächen, die sich nördlich der planfestgestellten Landbahn Nordwest im Bereich der dort derzeit vorhandenen Freileitungsschneise befinden, eutrophiert seien. Dieser Einwand vermag die naturschutzfachliche Vertretbarkeit der Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass auf den entsprechenden Flächen durch die angeordneten Maßnahmen der notwendige Kohärenzausgleich gelingt, nicht grundlegend in Frage zu stellen. Dem Antragsteller ist zwar zuzugestehen, dass der Erfolg der geplanten Kohärenzmaßnahme maßgeblich von der Stärke der Eutrophierung der Maßnahmeflächen abhängt, da bei einer Übersäuerung des Bodens eine Vergrasung stattfindet. Derartige Eutrophierungseffekte können jedoch durch ein Abschieben des humosen Oberbodens verhindert werden. Ein derartiges Abschieben des humosen Oberbodens wird überwiegend - auf den baubedingt beanspruchten Teilflächen (vgl. Maßnahmeblatt: VB-M19.2 Blatt1, Nr. 2.2, Band 24 der Beiakten) - durchgeführt (Baader-Bosch, Anlage 12 zur Klagerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 20). Für die Schaffung nährstoffarmer Ausgangsflächen kann auch auf den übrigen Maßnahmeflächen der Oberboden entfernt werden.

Soweit der Antragsteller den Erfolg der Kohärenzmaßnahmen wegen der vorhabensbedingt zu erwartenden erhöhten Stickoxidbelastung in Zweifel zieht, spricht auch dies nicht gegen die naturschutzfachliche Vertretbarkeit der angeordneten Maßnahme. Zunächst sei auf die obigen Ausführungen zu den mittelbaren Beeinträchtigungen der an den Flughafen grenzenden Natura-2000-Gebiete durch Luftschadstoffe verwiesen. Danach haben bisher durchgeführte Untersuchungen im Umfeld des Flughafens ergeben, dass negative Auswirkungen der wachsenden flugbedingten Emissionen auf die Entwicklung von Vegetationsbeständen nicht nachgewiesen werden konnten. Dies betrifft auch die im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald vorhandenen Bestände des Lebensraumtyps 2310. Im Planungsfall 2020 ist im Bereich der Maßnahmeflächen mit einer NO_x -Belastung von zwischen $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bis $110 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu rechnen (vgl. Gutachten G 13.4, S. 95; Band 251 der GA). Bereits zum ge-

20081223151516_Beschluss11_B_368_08_T

genwärtigen Zeitpunkt befinden sich Teilflächen des Lebensraumtyps 2310 im Kelsterbacher Wald in einem guten Erhaltungszustand auf Flächen, die mit Stickoxidimmissionen von $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bis $190 \mu\text{g}/\text{m}^3$, zum Teil sogar von mehr als $190 \mu\text{g}/\text{m}^3$ belastet sind (PFB, S. 1727 f.). Zur Vermeidung von Eutrophierungseffekten hat die Planfeststellungsbehörde im Übrigen in den Maßnahmeblättern VB-M19.2 Blatt 1 und 2 und VB-M19.3 Blatt 1 und 2 (Band 24 der Beiakten) jeweils in Nr. 2.3 spezielle Pflegemaßnahmen angeordnet, deren Wirksamkeit vom Antragsteller nicht schlüssig bestritten wird. Schließlich zieht der Antragsteller auch den Zeitplan der Planfeststellungsbehörde nicht substantiiert in Zweifel. Ebenso wenig ergibt sich aus seinem Vortrag, dass das Kohärenzziel durch die im Bereich der Maßnahmeflächen geplante Freizeiteinrichtung „Regionalparkweg“ ernsthaft gefährdet ist.

1.5.3.4 Für die vorhabensbedingt eintretenden erheblichen Beeinträchtigungen des Lebensraumtyps 9190 (Alte bodensaure Eichenwälder auf Sandebenen mit *Quercus robur*) sind gleichfalls hinreichend Kohärenzsicherungsmaßnahmen im Planfeststellungsbeschluss angeordnet worden. Dem Vorbringen des Antragstellers und dem Inhalt der von ihm vorgelegten Gutachten des Diplom Biologen Goebel kann nicht entnommen werden, dass die Annahme der Planfeststellungsbehörde, durch die im Planfeststellungsbeschluss angeordneten Maßnahmen werde ein kohärenter Ausgleich für die erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraumtyps 9190 geschaffen, fachlich unvertretbar ist.

Die Planfeststellungsbehörde führt insoweit aus, in den Maßnahmeräumen „Wald bei Walldorf“ sowie „Rüsselsheimer Wald Nord“ und „Rüsselsheimer Wald West“ (Maßnahmepläne B.9.2-8c, B9.7-1a und B9.7-2a, Band 19, 20 der Beiakten) mit den Maßnahmetypen Ei 1 bis Ei 4 (Band 25 der Beiakten) würden die notwendigen Kohärenzmaßnahmen für die vorhabensbedingte Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 9190 in den FFH-Gebieten Kelsterbacher Wald und Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf von insgesamt 42,05 ha (davon 34,27 ha im Erhaltungszustand „B“ und 7,78 ha im Erhaltungszustand „C“) angeordnet. Die Maßnahmefläche „Wald bei Walldorf“ werde dem FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf und die Maßnahmeflächen „Rüsselsheimer Wald Nord“ und „Rüsselsheimer Wald West“ dem FFH-Gebiet Mönchbruch von Mörfelden und Rüsselsheim und Gundwiesen von Mörfelden angegliedert (PFB, S. 1747 f.). Der Ko-

härenzausgleich erfolge auf einer Fläche von insgesamt 148,52 ha und damit auf mehr als dem dreifachen der beeinträchtigten Fläche. Auf einer Fläche von 11,70 ha liege der Lebensraumtyp 9190 bereits im Erhaltungszustand „B“ und auf einer Fläche von 40,78 ha im Erhaltungszustand „C“ vor. Auf einer weiteren Fläche von 24,74 ha werde der Lebensraumtyp 9190 innerhalb von 5 Jahren im Erhaltungszustand „C“ hergestellt. Auf den übrigen Maßnahmeflächen solle der Waldlebensraumtyp 9190 in einem längeren Zeitraum als 5 Jahre entwickelt werden und zwar auf 19,33 ha innerhalb von 30 Jahren (Erhaltungszustand „C“) sowie auf 51,97 ha in einem Zeitraum von über 30 Jahren (Erhaltungszustand „B“). Langfristig würden im Übrigen alle bereits vorhandenen sowie kurz- und mittelfristig (innerhalb von 30 Jahren) hergestellten Flächen des Lebensraumtyps 9190 mit dem Erhaltungszustand „C“ um eine Stufe auf den Erhaltungszustand „B“ aufgewertet (PFB, S. 1747 ff.).

Aus dem Vorbringen des Antragstellers ergeben sich für den Senat keine hinreichenden Anhaltspunkte dafür, dass die Planfeststellungsbehörde den ihr bei der Beurteilung der Eignung der angeordneten Kohärenzmaßnahmen naturschutzfachlich zukommenden Einschätzungsspielraum überschritten haben könnte. Der Senat ist vielmehr zu der Überzeugung gekommen, dass die Planfeststellungsbehörde in vertretbarer Weise die hohe Wahrscheinlichkeit der Wirksamkeit des Kohärenzkonzepts für den Lebensraumtyp 9190 bejaht hat.

Der zu fordernde Kohärenzausgleich wird nicht dadurch gefährdet, dass die für den Kels-terbacher Wald charakteristische trockene Ausbildung des bodensauren Eichenwaldes auf den Kohärenzflächen nicht überall vorhanden ist. Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die von der Vorhabensträgerin vorgenommene Einstufung der Kohärenzflächen von den beteiligten Fachbehörden nicht beanstandet wurde. Ferner ist zu berücksichtigen, dass flächenmäßig das Eingriffs-/Ausgleichsverhältnis für den Lebensraumtyp 9190 nahezu 1 : 3,5 beträgt.

Dem Antragsteller kann nicht darin gefolgt werden, dass der notwendige Kohärenzausgleich bei Anlegung eines strengen Maßstabes deshalb nicht erreicht werden könne, weil sein Erfolg zeitlich weit hinausgeschoben werde. Ihm ist zwar zuzugestehen, dass sich auf

der Maßnahmefläche „Wald bei Walldorf“ Kiefernbestände befinden, deren Umwandlung in Eichenwälder sehr lange Zeit in Anspruch nimmt (vgl. PFB, S. 1752, 1757). Diese zeitliche Komponente kann jedoch dem Kohärenzausgleichskonzept deshalb nicht entgegengehalten werden, weil es unschädlich ist, wenn Funktionseinbußen erst auf längere Sicht ausgeglichen werden, solange sichergestellt wird, dass das Gebiet unter dem Aspekt des beeinträchtigten Erhaltungsziels nicht irreversibel geschädigt wird. Eine derartig irreversible Schädigung wird vom Antragsteller selbst nicht substantiiert behauptet. Angesichts der Tatsache, dass auf insgesamt 50,04 ha und damit auf dem 1,2-fachen der vorhabensbedingt beeinträchtigten Fläche die Kohärenzmaßnahmen sofort und auf weiteren 24,74 ha die Maßnahmen kurzfristig (innerhalb von 5 Jahren) wirksam werden (PFB, S. 1749, 1751, sowie Regierungspräsidium Darmstadt, Anlage 5 zur Klageerwiderung des Antragsgegners vom 25. Juni 2008, S. 10), kann eine derartige Schädigung auch im Übrigen nicht angenommen werden. Auch die Eignung der Maßnahmeflächen im Wald bei Walldorf zur Erreichung des Kohärenzerfolgs wird vom Antragsteller nicht substantiiert in Zweifel gezogen. Der Antragsteller stellt zu Unrecht in Frage, dass aus Kiefernwald langfristig Eichenbestände entwickelt werden können (Baader-Bosch, Anlage 12 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 17).

Die Planfeststellungsbehörde ist auch nicht in unvertretbarer Weise davon ausgegangen, dass auf den Maßnahmeflächen im Rüsselsheimer Wald Nord der Kohärenzerfolg eintreten wird.

Der Antragsteller rügt unter Berufung auf die von ihm vorgelegten Gutachten des Diplombiologen Dr. Goebel (Anlage 25 zur Klagebegründung des Antragstellers und Anlage 32 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 13. Oktober 2008), dass die Durchführung des Maßnahmetyps Ei1 - Erhaltung bestehender Lebensraumtypflächen und Entwicklung von Erhaltungszustand „C“ zu „B“ sowie nachfolgende Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes auf den vorgesehenen Maßnahmeflächen im Maßnahmebereich Rüsselsheimer Wald Nord nicht durchgeführt werden könne, weil dort teilweise der Lebensraumtyp 9190 überhaupt nicht vorkomme. Vielmehr seien im Bereich der Kohärenzflächen im Rüsselsheimer Wald Nord (teilweise) zahlreiche Basen- und Nährstoffzeiger und häufig die Hainbuche vorhanden, sodass es sich bei diesen Flächen um den Lebensraumtyp 9160 (Ei-

chen-Hainbuchenwälder) handele. Im Übrigen seien eindeutig forstlich geprägte Jungpflanzungen, Dickungen und Stangenholz zu Unrecht als Lebensraumtyp 9190 kartiert worden.

Oben wurde bereits mehrfach ausgeführt, dass die Erfassung von Lebensraumtypen eine wertende Zuordnung erfordert, die Zuordnungskriterien aber nicht normativ festgelegt sind. Bei der Zuordnung von Pflanzengesellschaften zu Lebensraumtypen ist auf außerrechtliche Kategorien der Pflanzensoziologie abzustellen, die eine Bandbreite von Erscheinungsformen aufweisen. Maßgeblich sind insoweit die herrschenden fachwissenschaftlichen Auffassungen über die typprägenden Merkmale eines Lebensraumtyps. Die Zuordnungsentscheidung hat sich damit an den einschlägigen Konventionen und Standardwerken zu orientieren. Angesichts der Vielzahl von Arten, die in wechselnden Zusammensetzungen in einem Lebensraum bestimmten Typs vorkommen können, ist bei der konkreten Zuordnungsentscheidung mehr als Plausibilität und Stimmigkeit nicht erreichbar. Dies bedingt die Notwendigkeit, der Behörde bei Zuordnungsentscheidungen eine fachliche Einschätzungsprärogative zuzugestehen und die gerichtliche Kontrolle entsprechend zurückzunehmen (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 74 f.). Diese Einschätzungsprärogative steht der Planfeststellungsbehörde nicht nur zu, soweit es um die Bestandsaufnahme und -bewertung im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung geht, sondern auch soweit die Kohärenzplanung eine Zuordnung vorhandener Flächen zu einem Lebensraumtyp erfordert.

Dass die Zuordnung der entsprechenden Waldabteilungen im Rüsselsheimer Wald Nord auch und gerade unter Berücksichtigung einschlägiger Standardwerke als plausibel und stimmig und unter Wahrung des der Planfeststellungsbehörde eingeräumten Einschätzungsspielraums erfolgt ist, ergibt sich hinlänglich aus den fachlichen Stellungnahme der obersten Naturschutzbehörde vom 18. November 2008 (Anlage 8 zum Schriftsatz des Beklagten vom 26. November 2008 im Hauptsacheverfahren, S. 13 ff) und Baader-Bosch vom 20. November 2008 (Anlage 25 zum Schriftsatz der Beigeladenen im Hauptsacheverfahren vom 21. November 2008, S. 1 ff.), auf die der Senat Bezug nimmt. Im Übrigen folgt auch aus der Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 25. Juni 2008 (Anlage 9 der Klageerwiderung des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 9), dass das Vor-

20081223151516_Beschluss11_B_368_08_T

kommen der Hainbuche in der zweiten Baumschicht der Einstufung des Lebensraumtyps 9190 nicht entgegensteht. Die Hainbuche in der zweiten Baumschicht ist auch in der vegetationskundlichen Charakterisierung des Lebensraumtyps 9190 in den Grunddatenerhebungen für die FFH-Gebiete Schwanheimer Wald und Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf dokumentiert (vgl. dazu beispielsweise Planwerk, Grunddatenerhebung für Monitoring und Management, FFH-Gebiet Nr. 5917-305 „Schwanheimer Wald, 2004, S. 47, CD Band 682 der Beiakten). Auch die auf den entsprechenden Maßnahmeflächen teilweise zu beobachtenden stark forstlich geprägten Laub- bzw. Mischwaldbestände stehen der Einstufung der entsprechenden Teilflächen im Rüsselsheimer Wald Nord sowie im Rüsselsheimer Wald West als Lebensraumtyp 9190 nicht entgegen. Dies hat eine örtliche Überprüfung der Baumartenzusammensetzung durch das Regierungspräsidium Darmstadt am 29. August 2007 ergeben (Anlage 9 der Klageerwiderung des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 10).

Soweit der Antragsteller kritisiert, dass forstlich geprägte Jungpflanzungen, Dickungen und Stangenholz dem Lebensraumtyp 9190 zugeordnet worden sind, handelt es sich dabei um Bestände, die zum Lebensraumtyp 9190 entwickelt werden sollen.

Auch die standörtlichen Voraussetzungen auf einzelnen Maßnahmeflächen im Rüsselsheimer Wald West lassen die Einstufung als Lebensraumtyp 9190 nicht als unvertretbar erscheinen (vgl. Regierungspräsidiums Darmstadt, Anlage 9 der Klageerwiderung des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 10). Vielmehr erfolgte die Einstufung der vorgenannten Flächen sämtlich nach dem Leitfaden zur FFH-Grunddatenerfassung in Hessen, der auch eine Verwechslung des Lebensraumtyps 9190 mit dem Lebensraumtyp 9160 ausschließt (Baader-Bosch, Anlage 12 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 17). Auch das Vorbringen des Antragstellers im Schriftsatz vom 21. Dezember 2008 lässt nicht erkennen, dass die auf vielfachen gutachterlichen Sachverstand gestützte Zuordnung der Maßnahmeflächen zum Lebensraumtyp 9190 durch die Planfeststellungsbehörde den Rahmen der ihr zustehenden fachlichen Einschätzungsprärogative überschreitet oder gar unvertretbar wäre. Der Umstand, dass der Gutachter des Antragstellers eine andere Zuordnung vorgenommen hätte, vermag eine Überschreitung des Entscheidungsspielraums nicht aufzuzeigen.

1.5.3.5 Die erheblichen Beeinträchtigungen des Hirschkäfers werden ebenfalls durch die angeordneten Kohärenzmaßnahmen hinreichend ausgeglichen.

Der Planfeststellungsbeschluss führt insoweit aus, der wesentlichen Beeinträchtigung des Hirschkäfers auf einer Fläche von 143,48 ha in den FFH-Gebieten Kelsterbacher Wald und Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf stünden Kohärenzflächen von insgesamt 279,19 ha gegenüber. Im Einzelnen befänden sich diese Kohärenzflächen in den Maßnahmeräumen „Rüsselsheimer Wald Nord“ (95,32 ha), „Rüsselsheimer Wald West“ (10,49 ha), „Wiesental“ (10,42 ha), Wald bei Walldorf (24,96 ha) und „Wald südwestlich Walldorf“ (138 ha). In Maßnahmeräumen sind folgende Kohärenzmaßnahmen vorgesehen: Die Verbringung von geeigneten, mit Hirschkäfern besetzte Stubben (Maßnahmetyp HK1), die Errichtung von Hirschkäfermeilern (Maßnahmetyp HK2), die Bereitstellung von Stubben als Larvalhabitat durch die Entnahme einzelner ausgewählter Eichen im Rahmen von Durchforstungs- oder Pflegemaßnahmen (Maßnahmetyp HK3), die Entwicklung von naturnahen, strukturreichen Wäldern aus Jungeichen- und Mischbeständen (Maßnahmetyp HK4) und die Erhaltung und Entwicklung von naturnahen strukturreichen Wäldern für die Hirschkäfer. Diese Maßnahmen sind im Einzelnen in den Maßnahmeblättern des Planteils B9 beschrieben und in den Plänen B9.7-1a, B9.7-2a, B9.7-3a (Band 20 der Beiakten) und B9.2-8c (Band 19 der Beiakten) dargestellt (PFB, S. 1768 ff.). Die entsprechenden Flächen würden - im „Wald südwestlich Walldorf“ gemeinsam mit weiteren für den Hirschkäfer geeigneten Flächen in einem Gesamtumfang von insgesamt ca. 1019 ha - zur Einbeziehung in die Gebietskulisse des Schutzgebietsnetzes Natura-2000 an die Europäische Kommission nachgemeldet (Maßnahmetyp HK5; PFB, S. 1763). Auf einer Fläche von 138 ha - Maßnahmebereich „Wald südwestlich Walldorf“ - würde der Kohärenzerfolg sofort und auf einer Fläche von 40,7 ha - Flächen in den Maßnahmebereichen „Rüsselsheimer Wald Nord“, „Rüsselsheimer Wald West“, und „Wiesental“, auf denen die Maßnahmen HK1 und HK2 durchgeführt werden - kurzfristig innerhalb eines Entwicklungszyklus des Hirschkäfers von 5 bis 7 Jahren wirksam. Die Wirksamkeit der in den Maßnahmebereichen „Rüsselsheimer Wald Nord“, „Rüsselsheimer Wald West“ und „Wiesental“ auf einer Fläche von 8,31 ha durchzuführenden Kohärenzmaßnahme HK3 träte mittelfristig (bis zu 30 Jahren) ein. Die auf 92,18 ha im „Rüsselsheimer Wald Nord“ und im „Wald bei Walldorf“ angeord-

nete Maßnahme HK4 sei langfristig (Zeitraum von über 30 Jahren) konzipiert (PFB, S. 1771 ff, Tab. 21 - 26). Die Eignung der Kohärenzflächen ergebe sich daraus, dass der Hirschkäfer in deren unmittelbarer Umgebung bereits vertreten sei. Im Übrigen besitze der Hirschkäfer zudem auf allen Kohärenzsicherungsflächen einen sehr guten Erhaltungszustand und es liege ein hoher Anteil an hoch- und sehr hochwertigen Habitaten vor (PFB, S. 1766 ff.).

Die Planfeststellungsbehörde ist mit naturschutzfachlich vertretbaren Erwägungen davon ausgegangen, dass die erhebliche Beeinträchtigung des Hirschkäfers in den FFH-Gebieten Kelsterbacher Wald und Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf durch die planfestgestellten Maßnahmen kohärent ausgeglichen werden.

Sie hat bei ihrem Kohärenzkonzept berücksichtigt, dass auf den verloren gehenden Habitatflächen im Kelsterbacher Wald und im Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf eine vielfach höhere Besiedlungsdichte festzustellen ist, als auf den Kohärenzflächen. Dem wird dadurch Rechnung getragen, dass dem Vorhabenträger in erheblichen Umfang die Verbringung von besiedelten Stubben zur Minimierung von Populationsverlusten aufgegeben wird. Darüber hinaus werden vielfach Maßnahmen angeordnet, die die Habitatqualität in den Maßnahmeräumen „Rüsselsheimer Wald Nord“, „Rüsselsheimer Wald West“ und „Wiesental“ verbessern sollen. Angesichts dieser Umstände ist nicht ersichtlich, dass die bestehenden qualitativen Unterschiede zwischen Eingriffs- und Kohärenzraum den Kohärenzernfolg maßgeblich in Zweifel ziehen. Im Übrigen wird naturschutzfachlich die Auffassung vertreten, dass allein die Anzahl der vorgefundenen Käfer als Kriterium für die Bewertung eines Gebiets zu kurz greift (Baader-Bosch, Anlage 12 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 13), was sich auch in dem Hessischen Bewertungsbogen für den Hirschkäfer darstellt. Danach spielen auch Habitatqualitäten und -strukturen bei der Bewertung eine erhebliche Rolle (vgl. Entwurf des vorläufigen Bewertungsrahmens für die FFH Anhang II-Art Hirschkäfer des Hessischen Dienstleistungszentrums für Landwirtschaft, Gartenbau und Naturschutz, Standort Gießen, Stand 11/2003, CD Band 682 der Beiakten).

Entgegen der Einschätzung des Antragstellers ist der Kohärenzerfolg von der Planfeststellungsbehörde nicht deshalb überbewertet worden, weil die Kohärenzflächen zum Teil einen höheren Grundwasserstand haben als die Habitatflächen im Kelsterbacher Wald. Auch diesem Umstand schenkt die Planfeststellungsbehörde auf Blatt 1764 ff. des Planfeststellungsbeschlusses hinreichende Beachtung. Dass die dortigen Erwägungen naturschutzfachlich nicht vertretbar sind, ist für den Senat aufgrund des Vorbringens des Antragstellers auch unter Berücksichtigung der von ihm vorgelegten Gutachten des Diplom-Biologen Dr. Goebel vom 10. März 2008 (Anlage 25 zur Klagebegründung des Antragstellers, S. 47 ff.) und 19. August 2008 (Anlage 32 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 13. Oktober 2008, S. 20 ff.) nicht ersichtlich. Für die fachliche Vertretbarkeit spricht vielmehr, dass der Biologe Dr. Schaffrath (Anlage 26 zum Schriftsatz der Beigeladenen vom 21. November 2008 im Hauptsacheverfahren) nach Inaugenscheinnahme der Hirschkäferbestände im Maßnahmenraum Rüsselsheimer Wald Nord zwar den dort vorhandenen hohen Grundwasserstand und die damit verbundene Stauwassernässe für problematisch erachtet. Er weist jedoch darauf hin, dass frische Wühlspuren an Stubben zu beobachten sind, weshalb es naheliegt, dass der Hirschkäfer zu finden ist. Nach Auffassung von Schaffrath kommt der Hirschkäfer auch mit relativ hohen Wasserständen zurecht. Da das grundsätzliche Vorkommen von Hirschkäfern im Maßnahmenraum Rüsselsheimer Wald Nord und angrenzenden Flächen nachgewiesen ist, ist - so Schaffrath - auch die Wirksamkeit der entsprechenden Kohärenzmaßnahme belegt. Im Übrigen sind staunasse Bereiche nicht in die Bilanz der Kohärenzsicherungsflächen eingeflossen (PFB, S. 1766; vgl. auch Baader-Bosch, Anlage 13 zur Klageerwidern der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 10). Von einer Kohärenzeignung ist auch im Hinblick auf die Flächen in den Abteilungen 2183 und 2184 im Maßnahmebereich Rüsselsheimer Wald Nord auszugehen. Auf diesen Flächen erachtet Schaffrath zwar die (ggf. wiederholte) Entnahme von Buchen und Hainbuchen für notwendig, die dort den Boden und die unteren Stammteile von Eichen verschatten (Schaffrath, a.a.O.). Solche Durchforstungsmaßnahmen werden jedoch durch entsprechende Maßnahmen angeordnet (vgl. Maßnahmeverzeichnis Teil 2, S. 327 ff., Band 25 der Beiakten).

Die Planfeststellungsbehörde ist auch in vertretbarer Weise von der Eignung des Maßnahmebereichs „Wald südwestlich Walldorf“ für den Kohärenzausgleich zugunsten des Hirschkäfers ausgegangen. Dies bestätigt ebenfalls der Biologe Dr. Schaffrath (Anlage 26

zum Schriftsatz der Beigeladenen vom 21. November 2008 im Hauptsacheverfahren). Nach seiner aufgrund einer Begehung gewonnenen Erkenntnis erweisen sich die Abt. 33 und 46 des Waldes südwestlich Walldorf bereits heute sowohl vom Standort her als auch aufgrund der vorhandenen Bestandsstruktur und der benachbarten Eichenbestände als für den Kohärenzausgleich besonders geeignet. Auf den übrigen Flächen, deren Eignung vom Gutachter des Antragstellers verneint wurde (vgl. Goebel, Anlage 32 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 13. Oktober 2008, S. 21), können nach Schaffrath durch die - für diese Abteilung auch angeordnete (vgl. Maßnahmeverzeichnis Teil 5, S. 1061, 1066, Band 25 der Beiakten) - Maßnahme HK5 günstige Habitatbedingungen für den Hirschkäfer wieder hergestellt bzw. die vorhandenen Strukturen für den Hirschkäfer erhalten oder verbessert werden. Diese Maßnahme beinhaltet die "Erhaltung und Entwicklung von naturnahen und strukturierten Wäldern für den Hirschkäfer". Sie umfasst in Verbindung mit den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses, die der Kohärenzsicherung dienen (vgl. A XI 7.1.1 Nr. 1; A XI 7.3; A XI 7.4; PFB, S. 148 ff.), auch eventuell notwendig werdende Drainagemaßnahmen.

Die vom Antragsteller vermissten „Lenkungsmaßnahmen für den Schalenwildbestand“ sind für die Maßnahme HK4 (langfristige Entwicklung von naturnahen, strukturreichen Wäldern aus Jungeichen- und Mischbeständen) in Form von Zäunungen auf den Flächen vorgesehen, auf denen eine Eichenverjüngung stattfinden soll (Baader-Bosch, Anlage 12 zur Klageerwidern der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 13).

Durch den in der Maßnahme M20 angeordneten Nutzungsverzicht im „Wald südwestlich von Walldorf“ wird der angestrebte Kohärenzausgleich nicht gefährdet. Diese Maßnahme sieht einen „Nutzungsverzicht in mittelalten und alten Laub- und Mischwaldbeständen, Strukturverbesserungen durch Erhaltung von Totholz und den gesteuerten Nutzungsverzicht von Altbäumen/Hauptbestand“ vor. Gesteuerter Nutzungsverzicht bedeutet, dass Durchforstungen zur Kronenpflege der Eichen oder Entnahmen von Nadelholz noch erlaubt sind, d.h. ein vollständiger Nutzungsverzicht in den Beständen nicht erforderlich ist bzw. der Zielsetzung des Erhalts der häufig sekundär vorkommenden Eichen entgegenliefe (so ausdrücklich die Definition im Maßnahmenverzeichnis Band 5 S. 1067; Band 25 der Beiakten). Entgegen der Befürchtung des Antragstellers findet somit keine die Entstehung

von Bruthabitaten des Hirschkäfers verhindernde vollständige Nutzungseinstellung statt. Bruthabitate werden durch das Absterben von Bäumen und im Rahmen zulässiger Durchforstungen entstehen. Soweit durch die Maßnahme MA 15 (Maßnahmeverzeichnis Teil 1, S. 64; Band 24 der Beiakten) im „Wald südwestlich von Walldorf“ ein darüber hinausgehendes Nutzungsverbot angeordnet wurde, ist dieses bis zur Abnahme der Maßnahme durch die obere Naturschutzbehörde zeitlich befristet. Somit ist es fachlich nicht unvertretbar, von dem Erfolg der Kohärenzmaßnahme im „Wald südwestlich von Walldorf“ trotz des dort verfügten Nutzungsverzichts auszugehen (vgl. Baader-Bosch, Anlage 12 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 13).

Auch die Bewertung der Habitate im „Wald südwestlich Walldorf“ in einer Größe von 138 ha mit dem Erhaltungszustand „A“ ist naturschutzfachlich vertretbar. Es kann dahingestellt bleiben, ob bei isolierter Betrachtung das Maßnahmegebiet im Hinblick auf den Erhaltungszustand des Hirschkäfers lediglich in die Kategorie „B“ hätte eingestuft werden dürfen. Denn eine Bewertung von Teilflächen, wie sie der Antragsteller vornimmt, ist naturschutzfachlich nicht zwingend. Vielmehr geht auch der Bewertungsrahmen des Landes Hessen (vgl. Entwurf des vorläufigen Bewertungsrahmens für die FFH Anhang II-Art Hirschkäfer des Hessischen Dienstleistungszentrums für Landwirtschaft, Gartenbau und Naturschutz, Standort Gießen, Stand 11/2003, CD Band 682 der Beiakten) von einer Gesamtbewertung der Population aus. Die zum „Wald südwestlich Walldorf“ gehörende Gesamtpopulation weist auf einer Fläche von insgesamt 1019 ha den Erhaltungszustand „A“ aus (vgl. Baader-Bosch, Anlage 12 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S.11 f.; Anlage 13 zur Klageerwiderung der Beigeladenen, S. 9 f., Linderhaus/Malten, Nachuntersuchung 2005 zur Verbreitung des Hirschkäfers in der naturräumlichen Haupteinheit D53, Dezember 2005, S. 73 ff., CD Band 682 der Beiakten). Insgesamt ist festzustellen, dass sich die bereits bekannten individuenreichen Vorkommen rund um den Frankfurter Flughafen und das Naturschutzgebiet Mönchbruch nach einer Untersuchung des Forschungsinstituts Senckenberg aus dem Jahre 2005 im Bereich des Forstamts Groß-Gerau weiter nach Süden ausdehnen als bisher dokumentiert. Die dort bestehenden lichten Eichenwälder bieten dem Hirschkäfer sehr gute Lebensbedingungen. Die Waldgebiete zwischen Mörfelden und Groß-Gerau, zu denen das Maßnahmegebiet „Wald südwestlich Walldorf“ zählt, genügen mit ihren durchlässigen Böden und lichten Eichenbe-

ständen den Habitatansprüchen des Hirschkäfers. Diese Waldgebiete weisen individuenreiche Bestände auf, die als Teil der bereits identifizierten größten bisher bekannten Population des Hirschkäfers in Hessen und im Naturraum D53 anzusehen ist. Sie stellen eine Erweiterung des von dieser Population besiedelten Areal dar (Linderhaus/Malten, a.a.O., S. 14, 16, 40).

Die Planfeststellungsbehörde hat auch mit einer naturschutzfachlich schlüssigen Argumentation die Wirksamkeit der Kohärenzmaßnahmen HK1 (Verbringung von geeigneten, mit Hirschkäfern besetzten Stubben) und HK2 (Errichtung von Hirschkäfermeilern; vgl. dazu auch PFB, S. 1768) in den Maßnahmebereichen „Rüsselsheimer Wald Nord“, „Rüsselsheimer Wald West“, und „Wiesental“ bejaht. Insoweit wird auch auf die obigen Ausführungen zu den vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des Hirschkäfers sowie die gutachterliche Stellungnahme von Baader-Bosch, Anlage 12 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 14, verwiesen. Auch dem Vorbringen des Antragstellers im Schriftsatz vom 21. Dezember 2008 kann nicht entnommen werden, dass die auf naturschutzfachlichen Sachverstand gestützte Einschätzung, dass die Kohärenzmaßnahmen im Bereich "Rüsselsheimer Staatswald Nord" Wirksamkeit entfalten, werden nicht mehr durch die der Planfeststellungsbehörde zustehende Einschätzungsprärogative gedeckt ist. Vielmehr erscheint die Einschätzung fachlich jedenfalls vertretbar.

1.5.3.6 Auch die im Hinblick auf die Bechsteinfledermaus angeordneten Maßnahmen sind ausreichend, um die globale Kohärenz von Natura-2000 zu schützen.

Nach dem Ergebnis der Verträglichkeitsprüfung ist eine erhebliche Beeinträchtigung eines Jagdhabitats in der Größe von 145, 81 ha sowie zweier Quartierbäume im FFH-Gebiet Kelsterbacher Wald (Vorkommen von einigen wenigen männlichen Tieren) sowie die erhebliche Beeinträchtigung von Jagdhabitaten in einer Größe von 38,08 ha und der Verlust von zwei Quartierbäumen im FFH-Gebiet Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf (zwei Wochenstubenkolonien) auszugleichen. Im Planfeststellungsbeschluss sind auf einer Fläche von insgesamt 752,16 ha Kohärenzmaßnahmen angeordnet. Davon seien die Maßnahmen auf 629,93 ha sofort wirksam. Auf einer Fläche von 141,69 ha griffen die Maßnahmen mittelfristig und auf einer Fläche von 24,69 ha langfristig (vgl. PFB, S. 1787,

Tab. 27). Die angeordneten Kohärenzmaßnahmen bestehen einerseits aus der Erhaltung und Entwicklung von Quartierstandorten, die sofort wirksam werden (Maßnahmetyp BE1). Mit diesen Maßnahmen wird mit sofortiger Wirksamkeit die Sicherung von Quartier- und Jagdhabitaten der Bechsteinfledermaus bezweckt. In hochwertigen Laub- und Laubmischwäldern mit einem schon derzeit ausreichenden Angebot an Eichen wird ein gesteuerter Nutzungsverzicht insbesondere für Alteichen angeordnet. Um die Baumhöhlendichte zu erhöhen, werden Baumhöhlen gebohrt und Fledermauskästen angebracht, sodass sich ein Wert von mehr als zehn Baumhöhlen bzw. Kästen je Hektar ergibt. Mit den Maßnahmen des Typs BE2 sollen andererseits mittel- bis langfristig Jagdhabitats entwickelt werden, die auch Quartierfunktion übernehmen können. Zu diesem Zweck werden junge Waldbestände oder -flächen mit hohem Nadelholzanteil durch Waldumbaumaßnahmen mittel- bis langfristig zu mittelalten oder alten Laub- und Mischwaldbeständen aufgewertet. Die Kohärenzflächen befinden sich in den Maßnahmeräumen „Kelsterbacher Wald“ (Anordnung der Maßnahme BE1 auf einer Fläche von 4,70 ha), „Wald bei Walldorf“ (Anordnung der Maßnahme BE 2 auf einer Fläche von 24,95 ha, „Rüsselsheimer Wald Nord“ (Anordnung der Maßnahme BE1 auf einer Fläche von 44, 42 ha und der Maßnahme BE2 auf einer Fläche von 136,58 ha) und „Wiesental“ (Anordnung der Maßnahme BE 1 auf einer Fläche von 0,73 ha und der Maßnahme BE2 auf einer Fläche von 5,11 ha; PFB, S. 1791 ff., Tabellen 28-31). Zudem diene das nachzumeldende FFH-Gebiet südlich der B 486 („Wald südwestlich Walldorf“) den Erhaltungszielen der Art. In diesem Gebiet, das den räumlichen Schwerpunkt des Kohärenzausgleichs darstelle, sei aufgrund des hohen Anteils an hochwertigen Habitats und dem Vorhandensein von zwei Wochenstubenkolonien keine Optimierung der Quartier- und Jagdfunktion erforderlich (PFB, S. 1784, 1796 ff.). Der Flächenanteil, auf dem eine sofort wirksame Kohärenzsicherung eintrete, betrage 580,08 ha.

Das Vorbringen des Antragstellers lässt auch unter Berücksichtigung der von ihm vorgelegten gutachterlichen Stellungnahme des Diplom-Biologen Dr. Goebel vom 10. März 2008, der die Gutachter der Beigeladenen entgegentreten sind (Baader-Bosch, Anlage 13 zur Klageerwiderung der Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 14 ff.), nicht erkennen, dass das von der Planfeststellungsbehörde zugunsten der Bechsteinfledermaus angeordnete Kohärenzkonzept naturschutzfachlich unvertretbar wäre. Der Gutachter der Beigeladenen führt zwar an vielen Stellen aus, dass er die Prognose der Planfeststellungsbehörde, die

für die Bechsteinfledermaus angeordneten Kohärenzmaßnahmen würden im vollen Umfang greifen, nicht teilt. Dass unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten die Prognose der Planfeststellungsbehörde deshalb naturschutzfachlich unvertretbar ist, wird jedoch nicht substantiiert dargetan.

2. Artenschutz

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 steht aller Voraussicht nach auch mit den zwingenden Vorgaben des europäischen und nationalen Artenschutzrechts im Einklang. Mit dem Vorhaben werden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG erfüllt. Dies wird sich jedoch voraussichtlich nicht als ein unüberwindbares Zulassungshindernis herausstellen, denn der Antragsgegner hat dem in rechtlich nicht zu beanstandender Weise durch die Zulassung von Ausnahmen auf der Grundlage von § 43 Abs. 8 BNatSchG Rechnung getragen und dabei Art. 12 und 16 FFH-RL und Art. 5 bis 7 und 9 V-RL beachtet.

2.1 Bestimmtheit der artenschutzrechtlichen Entscheidung

Der Antragsteller macht zunächst zu Unrecht geltend, der Planfeststellungsbeschluss verstoße mit seiner artenschutzrechtlichen Ausnahmezulassung gegen das Bestimmtheitsgebot, weil Ausnahmen für die dort aufgezählten Tierarten zugelassen würden, ohne dass dabei differenziert werde, für welches jeweilige Verbot die Ausnahme gelten solle. Dabei wird verkannt, dass dem Bestimmtheitsgebot des § 37 Abs. 1 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetzes in der Fassung vom 28. Juli 2005 - HVwVfG - auch dann Rechnung getragen ist, wenn sich der Inhalt des Verwaltungsakts aus dem Tenor in Verbindung mit der beigefügten Begründung ergibt (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 10. Aufl., § 37 Rdnr. 5). In dem Abschnitt C III 8.3.1 des Planfeststellungsbeschlusses (PFB, S. 1820 ff.) wird nach den einzelnen Verbotstatbeständen gegliedert aufgeführt, für welche Arten welche Verbote verwirklicht sind und es werden für genau diese Verbotsverstöße Ausnahmen zugelassen. Mithin ergibt sich aus dem verfügenden Teil des Planfeststellungsbeschlusses in Verbindung mit der Begründung eindeutig, für welche Arten die Planfeststellungsbehörde von der Verwirklichung welcher Verbote ausgeht. An der Bestimmtheit ändert sich auch nichts da-

durch, dass sie an vielen Stellen auf die noch nach altem Recht vorgenommene Artenschutzprüfung zu sprechen kommt. Die Planfeststellungsbehörde hat in ausreichendem Maße deutlich gemacht, dass sie die dortigen Erwägungen ihren Entscheidungen auf der Grundlage des neuen Naturschutzgesetzes zu Grunde legt. Soweit auf Seite 1820 des Planfeststellungsbeschlusses in der Tabelle zu dem Verbot nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nur die Fledermausarten Braunes Langohr, Kleiner Abendsegler und Wasserfledermaus aufgeführt sind, hat der Antragsgegner darauf hingewiesen, dass mit der ausdrücklichen Übertragung der artenschutzrechtlichen Prüfung von Befreiungen nach § 62 BNatSchG a. F. auf das neue Rechtsregime unter Nr. 8.3 des Planfeststellungsbeschlusses (PFB, S. 1819) und den jeweiligen Ausführungen im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag Gutachten G 1 Teil VI (Band 234 der Beiakten), auch für die Fledermausarten Zwergfledermaus, Rauhhautfledermaus, Mückenfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Großes Mausohr, Großer Abendsegler, Große Bartfledermaus, Fransenfledermaus und Bechsteinfledermaus von der Verwirklichung des Verbotstatbestands des § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgegangen wird. Er hat dies klarstellend noch einmal durch die Auflistung auf Seite 32 des Erwidierungsschriftsatzes vom 30. Juli 2008 erklärt. Eine "Blankoermächtigung" für den Beigeladenen für alle von den Verbotstatbeständen erfassten Handlungen liegt damit nicht vor. Im Übrigen belegen auch die weiteren Rügen des Antragstellers zu den einzelnen Verboten, dass für ihn der Umfang der Verbote und die Ausnahmezulassung bestimmbar und bestimmt ist.

2.2 Ermittlung und Bestandsaufnahme der Arten

Der Antragsteller macht weiter geltend, die Sachverhaltsermittlung sei völlig unzureichend und weise erhebliche Mängel auf. Den artenschutzrechtlichen Anforderungen werde der Planfeststellungsbeschluss schon deshalb nicht gerecht, weil die zugrunde liegenden Untersuchungen im Hinblick auf das betroffene Artenspektrum unvollständig seien und das Datenmaterial auch veraltet sei.

Dieser Einwand ist nicht begründet. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Bereich des Vorhabens vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume voraus (BVerwG, Beschluss vom 13.

März 2008 - 9 VR 9.07 -, juris, Rdnr. 31 m.w.N.). Der individuumsbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen. Hierfür benötigt sie jedenfalls Daten, denen sich in Bezug auf das Plangebiet die Häufigkeit und Verteilung der geschützten Arten sowie deren Lebensstätten entnehmen lassen (BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 -, Urteilsabdruck, Rdnr. 54; Beschluss vom 13. März 2008, a.a.O.). Nur in Kenntnis dieser Fakten kann die Planfeststellungsbehörde beurteilen, ob Verbotstatbestände erfüllt sind (vgl. Gellermann/Schreiber, Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen in staatlichen Planungs- und Zulassungsverfahren, S. 200 f.). Art und Umfang, Methodik und Untersuchungstiefe der danach erforderlichen fachgutachterlichen Untersuchungen zur Ermittlung der artenschutzrechtlichen Betroffenheiten im Planungsraum lassen sich mangels normativer Festlegung nur allgemein umschreiben und hängen maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten des Einzelfalls ab. Sie bestehen regelmäßig im Wesentlichen in der Bestandserfassung vor Ort sowie der Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und der Fachliteratur (BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008, a. a. O., Rdnr. 59). Angesichts der der Planfeststellungsbehörde vorliegenden zahlreichen Erhebungen und Gutachten, die auf den Seiten 1835 ff. im Planfeststellungsbeschluss tabellarisch nach Artengruppen differenziert aufgeführt sind, waren weitere Ermittlungen nach Auffassung des Senats nicht veranlasst.

Die Planfeststellungsbehörde hat auf die Einwände des Antragstellers hin die Verträglichkeitsstudie für streng und besonders geschützte Arten im Wege einer Qualitätssicherung einer gutachterlichen Überprüfung und Bewertung unterzogen (Spang/Fischer/Natschka, Gutachten zur Qualitätssicherung der Verträglichkeitsstudie für streng und besonders geschützte Arten (Gutachten G1 Teil VI – Qualitätssicherung Artenschutz -, S. 5, Band 583 der Beiakten). Diese kommt zu dem Ergebnis, dass die Artengruppen im gesamten Untersuchungsgebiet durch systematische und nach fachlich anerkannten Methoden durchgeführten Untersuchungen erhoben worden sind. Die Erfassung und Dokumentation der Daten wird von den Gutachtern für alle Gruppen bzw. Anhang IV-Arten für ausreichend erachtet, um die Verwirklichung von Verbotstatbeständen und Abweichungs- bzw. Befreiungsmöglichkeiten beurteilen zu können. Die Untersuchungsintensität ist auch nach dem Dafürhalten des Senats in Bezug auf einige Arten als sehr hoch einzustufen. So liegen etwa

für die Bechsteinfledermaus neben den Angaben aus den Grunddatenerfassungen zu den FFH-Gebieten 5 gesonderte fledermauskundliche Gutachten vor, die für Aussagen zur Populationsgröße herangezogen wurden:

- Spezialuntersuchungen zum Status der Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*) in den FFH-Gebieten "Kelsterbacher Wald" und "Mark- und Gundwald" (Institut Für Tierökologie und Naturbildung und Simon & Widdig, 2006, CD Band 682 der Beiakten),
- A 380-Werft. Fledermaus-Monitoring unter besonderer Berücksichtigung der Bechsteinfledermaus, Endbericht Oktober 2006. Gutachten im Auftrag der Fraport AG (Simon & Widdig GbR 2006a, Band 560 der Beiakten),
- Fledermauskundliche Erfassung im FFH-Gebiet 5917-303 "Kelsterbacher Wald" unter besonderer Berücksichtigung der Populationsgröße und Raumnutzung der Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*) (Institut für Tierökologie und Naturbildung, 2005a, CD Band 682 der Beiakten),
- Fledermauskundliche Erfassung im FFH-Gebiet 5917-305 "Schwanheimer Wald" unter besonderer Berücksichtigung der Populationsgröße und Raumnutzung der Bechsteinfledermaus (*Myotis bechsteinii*) (Institut für Tierökologie und Naturbildung, 2005b, CD Band 682 der Beiakten),
- Fledermäuse im Kelsterbacher Wald. Eine Untersuchung zur Erfassung von FFH-relevanten Tierarten (Institut für Tierökologie und Naturbildung, 2005c, CD Band 682 der Beiakten).

Auch bezüglich der Vogelwelt des Untersuchungsgebiets liegen Studien aus verschiedenen Untersuchungsjahren vor. Dabei handelt es sich um die faunistischen Untersuchungen zur Flughafenerweiterung des Forschungsinstituts Senckenberg aus dem Jahr 2002, eine Untersuchung der Spechtvögel südlich des Flughafens des BUND aus dem Jahr 2003, die Grunddatenerhebungen zu den Vogelschutzgebieten "Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau" des Planungsbüros Sterna aus dem Jahr 2005 und zum Vogelschutzgebiet "Untermainschleusen" des Planungsbüros Sterna aus dem Jahr 2006, Kartierungen auf dem Flughafengelände durch das Forschungsinstitut Senckenberg aus

dem Jahr 2005 sowie das Monitoring zur A 380-Werft der ARGE-Baader-Bosch aus dem Jahr 2007 (CD Band 682 der Beiakten).

Soweit die Rüge des Antragstellers darauf hinausläuft, es hätte die Qualität jeder einzelnen Lebensstätte geprüft werden müssen, ist dies, wie die Beigeladene zu Recht ausgeführt hat, zurückzuweisen. Der vom Antragsteller damit geforderte Untersuchungsumfang zur Quartiernutzung ist unverhältnismäßig zum Erkenntnisgewinn und beispielsweise bei den Fledermäusen wegen der notwendigen ständigen Fänge und Besenderungen schon aus artenschutzrechtlichen Gründen abzulehnen. Die Bechsteinfledermaus nutzt zum Beispiel in einem Jahr 40 bis 50 Quartierbäume. Für die vollständige Ermittlung der Quartierbäume wäre es notwendig, praktisch alle Tiere einer Wochenstube (im Mark- und Gundwald sind dies zwischen 19 und 34 Weibchen je Wochenstube) im Jahresverlauf mehrfach mit Minisendern zu versehen, da nur auf diese Weise die Quartierbäume ermittelt werden können.

Die für eine artenschutzrechtliche Beurteilung notwendigen Bestandsinformationen liegen in kartografischer, tabellarischer und/oder textlicher Darstellung vor und sind - hier folgt der Senat den Aussagen der Qualitätssicherung - als Basis geeignet, die Verwirklichung der Verbotstatbestände und die Abweichungs- bzw. Befreiungsvoraussetzungen sachgerecht zu prüfen (Spang/Fischer/Natschka, Qualitätssicherung, Artenschutz, S. 6, Band 583 der Beiakten).

Auch was das Alter der verwendeten Daten betrifft, hat die qualitätssichernde Überprüfung ergeben, dass die Validität der Daten durch ihr Alter nicht geschmälert wird. Zwar hat sich in der Planungspraxis seit langem die Konvention durchgesetzt, dass Daten ökologischer Bestandserfassungen bis zu einem Alter von etwa 5 Jahren als aktuell anzusehen sind, dies setzt aber voraus, dass sich in den Untersuchungsgebieten die landschaftliche Situation und die Zusammensetzung der Biozynosen nicht oder nur wenig verändert. Dies wiederum setzt voraus, dass innerhalb des Zeitraumes kein Nutzungs- und Strukturwandel stattgefunden hat und auch keine wesentliche Veränderung von Standortbedingungen eingetreten ist. Wenn diese Voraussetzungen - so die Gutacher der Qualitätssicherung - aber gegeben sind, dann ist auch bei einem Alter der Daten von 6 bis 7 Jahren grundsätzlich von deren Gültigkeit auszugehen. Da im Betrachtungszeitraum kein Nutzungs- und Struk-

turwandel und auch keine wesentlichen Veränderungen von Standortbedingungen im Gebiet stattgefunden haben, halten die Gutachter den Datenbestand aus den Erfassungen des Senckenberg-Instituts von 2000 und 2001 für aussagekräftig. Diese Annahme belegen sie exemplarisch anhand der Vögel, Holzkäfer, Amphibien und Fledermäuse durch einen Vergleich von Untersuchungsergebnissen unterschiedlicher Zeitpunkte bei Überschneidung der Untersuchungsgebiete. Nach ihrem Fazit gibt es keine artenschutzrechtlich relevanten Artengruppen, für die hinsichtlich des Alters der Untersuchungen fachliche Zweifel bezüglich der Aussagekraft bestehen (Spang/Fischer/Natschka, Qualitätssicherung Artenschutz, S. 16, Band 583 der Beiakten). Dieses Ergebnis wird vom Antragsteller nicht substantiiert angegriffen.

2.3 Artenschutzrechtliche Verbote des Bundesnaturschutzgesetzes

Es kommt vorhabensbedingt zu Verstößen gegen die artenschutzrechtlichen Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG. Der Antragsteller macht geltend, der Planfeststellungsbeschluss enthalte grundlegende Mängel in Bezug auf die Ermittlung und Würdigung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände, es fehlten Ausnahmeentscheidungen in Bezug auf die vorhabensbedingte Verwirklichung von Verbotstatbeständen und schließlich seien die erteilten Ausnahmegenehmigungen rechtswidrig.

Diese Einwände sind nicht begründet. Die Planfeststellungsbehörde hat auf der Grundlage eines nicht zu beanstandenden Ermittlungsaufwands zu Recht entweder angenommen, dass ein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand nicht erfüllt ist oder, soweit ein Verbot eingreift, eine Ausnahme zugelassen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG bezüglich 21 nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Arten, darunter 12 Fledermausarten und 88 nach der Vogelschutzrichtlinie geschützten europäischen Vogelarten als erfüllt an.

Von diesen Verboten hat die Planfeststellungsbehörde Ausnahmen zugelassen (PFB, S. 49). Ihre Entscheidung hat sie mit zahlreichen Nebenbestimmungen verbunden (PFB, S.

148 ff.), die dafür Sorge tragen sollen, dass verbotene Beeinträchtigungen von vornherein vermieden oder zumindest minimiert und nicht vermeidbare Beeinträchtigungen ausgeglichen werden. Zur Begründung bezieht sich der Antragsgegner (PFB, S. 1832 ff.) auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (Gutachten G 1 Teil IV, Band 231 der Beiakten), auf die Verträglichkeitsstudie für streng und besonders geschützte Arten (Gutachten G 1 Teil VI, Band 234 der Beiakten) sowie die dieser Studie zugrunde liegenden Untersuchungen und naturschutzfachlichen Gutachten und Stellungnahmen, insgesamt 28 an der Zahl (vgl. die Auflistungen PFB, S. 1833 ff.).

Nach diesen Ermittlungen stellen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf die oben genannten und andere untersuchte Tierarten wie folgt dar:

2.3.1 Am stärksten beeinträchtigt werden die Arten durch den Verlust von Waldflächen. Der betroffene Waldbestand ist in dem Plan B.8.1-1 (Band 217 der Beiakten) dargestellt (PFB, S. 196). Zur Errichtung der Landebahn Nordwest, der erweiterten Anschlussstelle Zeppelinheim, für die Errichtung von Luftfrachtabfertigungsanlagen, Flugzeugserviceanlagen, sonstigen betrieblichen Anlagen sowie zur Errichtung des Voreinflugzeichens BR 25 ist die Rodung von Waldflächen vorgesehen. Insgesamt handelt es sich um eine dauerhafte Rodung von etwa 282 ha Wald, davon ca. 224 ha Bannwald. Von dieser Fläche entfallen auf die dauerhafte Rodung im Bereich der Landebahn Nordwest etwa 210 ha. Für den südlichen Ausbaubereich sollen ca. 64 ha dauerhaft gerodet werden, des Weiteren 7 ha im Bereich der Anschlussstelle Zeppelinheim und 0,02 ha für das Voreinflugzeichen Ost. Diese anlagen- und in geringerem Umfang baubedingte Flächeninanspruchnahme geht mit einem unmittelbaren Lebensraumverlust für die bezeichneten Tierarten einher. Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen entstehen weiter durch Zerschneidungseffekte sowie durch die im Zuge der Bebauung entstehenden Verinselungen. Durch die anlagenbedingten Rodungen im Bereich der Landebahn Nordwest, der Zusammenhangsmaßnahmen und der baulichen Anlagen im Süden werden neue Waldränder geschaffen, an denen es zu indirekten Beeinträchtigungen, den sog. Waldrandeffekten, kommen kann. Weitere Auswirkungen des Vorhabens sind anlagen-, bau- oder betriebsbedingte Schadstoffeinträge, betriebs- und baubedingte Geräuschmissionen, visuelle Störreize sowie Vogelschlag und Vergrämungsmaßnahmen.

Mit den Eingriffen in den Waldbestand geht ein Verlust von Lebensräumen für die dort nachgewiesenen Fledermausarten einher. Es gehen Quartierstandorte und Jagdgebiete verloren. Bei dem Feldhamster und der Haselmaus, die beide im Vorhabensbereich nicht festgestellt wurden aber potenziell vorkommen können, kann es vorhabensbedingt zur Aufgabe vorhandener Lebensstätten kommen, bei der Haselmaus kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass Exemplare vorhabensbedingt getötet werden (PFB, S. 1868 ff.). Auch für die Reptilien Schlingnatter und Zauneidechse kann es bau- und anlagebedingt zu einer Tötung und Verletzung kommen, es werden Lebensstätten beschädigt oder zerstört und es findet auch eine Störung dieser Arten statt (PFB, S. 1871 ff.). Bei den Amphibien gehen teilweise durch den Bau der Rollbrücken, der Landebahn und durch den Ausbau des Südbereichs Laichgewässer verloren. Landlebensräume werden unter anderem durch den Rückbau der Hochspannungsfreileitungen beeinträchtigt (PFB, S. 1875 ff.). Die tatsächlichen Auswirkungen für die Vögel bestehen vor allem in dem Verlust von Baumhöhlen und von potenziellen Quartierstandorten, weil alte Bäume gefällt werden, die für die Herstellung von Baumhöhlen geeignet sind. Es kommt bau- und anlagenbedingt zu Revierverlusten und zu Störungen in Bezug auf die Wohn- und Zufluchtstätten.

2.3.2 Die mit dem Vorhaben einhergehenden Flächenverluste und die anderen Wirkungen erfüllen, wie die Planfeststellungsbehörde zutreffend angenommen hat, Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG.

2.3.2.1 Die Planfeststellungsbehörde ist davon ausgegangen, dass unter das Verbot, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG) vorhabensbedingt von der Artengruppe der Säugetiere die Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*), von den Amphibien der Kammmolch (*Triturus cristatus*), der Kleine Wasserfrosch (*Rana lessonae*), die Kreuzkröte (*Bufo calamita*), der Laubfrosch (*Hyla arborea*), der Springfrosch (*Rana dalmatina*) und von den Reptilien die Schlingnatter (*Coronella austriaca*) und die Zauneidechse (*Lacerta agilis*) fallen können (PFB, S. 1820). Sie ist dabei nicht - wie der Antragsteller behauptet - auf der Ebene der Verbotstatbestände einem populationsbezogenen Ansatz gefolgt. Auf den Er-

haltungszustand einer Art wird im Planfeststellungsbeschluss erst eingegangen, nachdem festgestellt worden ist, welche artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände verwirklicht sind. Auch der Antragsteller vermag keine Art zu nennen, die im Planfeststellungsbeschluss wegen einer angeblich "vorgezogenen" Prüfung ihres Erhaltungszustands als nicht vom Verbot betroffen bewertet worden wäre.

Einen Verlust von Individuen der einzelnen nach Anhang IV der FFH-RL geschützten Fledermausarten hat die Planfeststellungsbehörde ausgeschlossen. Auch was die Vögel betrifft, ist sie nicht von der Verwirklichung des Tötungsverbotstatbestandes ausgegangen. Der Gefahr, dass einzelne Fledermäuse durch die Fällung von Höhlenbäumen getötet werden, wird durch die planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen MA 2, MA 11, MA 12 (Band 24 der Beiakten) vorgebeugt. Die Rodung und Baufeldfreiräumung erfolgt ausschließlich außerhalb der Wochenstuben- und Sommerquartierzeit bis zum Selbstständigwerden der Jungtiere. Bei der Rodung wird das Vorkommen von Quartierbäumen der verschiedenen waldbewohnenden Fledermausarten berücksichtigt. Nach der Vermeidungsmaßnahme MA 2 "Verschluss von Baumhöhlen bekannter Quartierzentren" sind auf allen Rodungsflächen bestehende Baumhöhlen gegen die Benutzung durch Tiere vor der Fällung zu verschließen. Im Sommer vor der Rodung sollen die Quartierzentren der Fledermäuse durch Telemetrie ermittelt werden; dabei sollen die Höhlenbäume markiert werden und vor Beginn der Rodung auf Fledermäuse kontrolliert werden. Vorgefundene Tiere werden in künstliche Baumhöhlen außerhalb der Eingriffsfläche umgesetzt. Im Herbst und Winter vor dem Eingriff erfolgt eine Kartierung von Fledermauswinterquartieren, um die Winterquartierzentren möglichst genau zu ermitteln und von den übrigen Beständen abgrenzen zu können. Die Quartierbäume werden markiert.

Der Antragsteller rügt deshalb zu Unrecht, der Planfeststellungsbeschluss habe für die Fledermausarten Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Großer Abendsegler, Großes Mausohr und Rauhaufledermaus unzutreffend nicht von dem artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG befreit. Wie die Gutachter überzeugend dargelegt haben (Spang/Fischer/Natschka, Anlage 1 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 37) hat der Antragsgegner richtigerweise die Erfüllung des Tötungsverbotstatbestandes verneint. Rodungsbedingte Verluste einzelner Tiere der vom An-

tragsteller aufgezählten fünf Fledermausarten sind unter Einbeziehung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen, die auch eine nochmalige Kontrolle vor Baumfällung und ein motormanuelles Arbeiten in den ermittelten Winterquartierzentren umfassen, ausgeschlossen. Überwinterungshöhlen werden durch die Schutzmaßnahmen mit Sicherheit gefunden und eine Überwinterung hinter Baumrinden kann als ausgeschlossen betrachtet werden, da selbst Winterquartiere in Baumhöhlen eine gewisse Mindestdicke des umgebenden Baumes erfordern, um ausreichend Schutz vor Kälte zu bieten. Die Gutachter der Qualitätssicherung haben im Übrigen darauf hingewiesen, dass Überwinterungen von einzelnen Fledermäusen in Baumhöhlen aus Gründen der notwendigen Thermoregulierung, die durch die Gruppenbildung erfolgt, ohnehin eher unwahrscheinlich sind, aber auch nicht gänzlich ausgeschlossen werden können (Spang/Fischer/Natschka, a.a.O, S. 35 ff.). Einem Verletzen oder Töten von Exemplaren der Bechsteinfledermaus durch Verkehrskollisionen auf der verlegten Okrifteler Straße im nördlichen Teil des Mark- und Gundwaldes wird durch die Errichtung von Durchflughindernissen begegnet (PFB, S. 1844).

Soweit der Antragsteller behauptet, von dem Tötungsverbot seien weitere Vogelarten betroffen, für die auch keine Ausnahme zugelassen worden sei, kann dem ebenfalls nicht gefolgt werden. Der Planfeststellungsbeschluss setzt die Tötung von Vögeln verhindernde Schutzmaßnahmen fest. Nach der Nebenbestimmung A XI 7.1 Nr. 3 S. 1 sind Baumfällungs- und Wipfelköpfungsmaßnahmen nur in der Zeit zwischen dem 1. September und dem 1. März zulässig (PFB, S. 149). Entgegen dem Einwand des Antragstellers, dieses Zeitfenster rage in beachtlichem Umfang in die regelmäßige Brutzeit verschiedener Arten hinein, ist der Planfeststellungsbeschluss zu Recht nicht von einem Nisten und Brüten dieser Arten im zur Rodung vorgesehenen Bereich ausgegangen, nicht zuletzt schon aufgrund der baubedingten Störungen im Umfeld. Eine Hohltaubenbrut und eine Brut des Waldkauzes im Rodungsbereich zur Rodungszeit ist auszuschließen, weil im Zuge der Maßnahme MA 2 (Band 24 der Beiakten) alle Baumhöhlen kontrolliert und vor der Rodung verschlossen werden. Durch die Nebenbestimmung A XI 7.1 Nr. 3 (PFB, S. 149) wird sichergestellt, dass alle Bäume bei der Fällung nochmals auf eine Besiedlung hin untersucht werden. In Betracht kommende Hohlbäume für die beiden Arten sind gut auffindbar. Soweit beim Waldkauz Greifvogelhorste als Brutplatz denkbar sind, werden die Horste vor Beginn der Rodung untersucht, um Verluste zu vermeiden (Nebenbestimmung Teil A XI 7.2 Nr. 4,

PFB, S. 152). Im Übrigen beginnt der Waldkauz mit seiner Brut in der Regel erst mit dem Ende des Rodungszeitraumes.

Was den Fichtenkreuzschnabel betrifft, so meidet diese Art Laubwaldbestände. Das Nest findet sich meist auf hohen Fichten, seltener auf Kiefern, Tannen und Lerchen. Eine Tötung von Nestlingen lässt sich auf der Grundlage von Nebenbestimmung Teil A XI 7.1 Nr. 3 ausschließen, wonach geeignete Nadelbaumbestände auf das Brüten von Fichtenkreuzschnäbeln hin überprüft werden.

Des Weiteren werden nicht dadurch Tötungsverbote erfüllt, dass in der Nebenbestimmung A XI 7.1 Nr. 3 die Ausdehnung der Rodungsphase zum Beispiel im geschlossenen Nadelholz- und Roteichenbeständen mit einem Bestandalter von bis zu 30 Jahren zugelassen worden ist. Diese Rodungsmöglichkeit während potenzieller Brutzeiten besteht nur bei Zustimmung der Obersten Naturschutzbehörde und unter der Voraussetzung, dass Verbote nach Artikel 5 der Vogelschutzrichtlinie ausgeschlossen werden können. Es dürfen also auch nur Bestände gerodet werden, in denen Brut nicht vorkommen.

Was die vom Antragsteller angenommene Tötung von Vögeln durch Wirbelschleppen landender Flugzeuge betrifft - der Antragsteller hat insoweit vorgetragen, dass durch den Flugbetrieb Wirbelschleppen in einer Intensität aufträten, die Nester wegwehten, Gelege zerstörten und damit Jungvögel töteten - kann auf die oben unter 1.4.2.6.7 gemachten Ausführungen Bezug genommen werden. Bei dem Vogelschlag durch Wirbelschleppen in weiterer Entfernung vom Start- und Landebahnbereich handelt es sich um eine rein theoretische Besorgnis. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die für die planfestgestellte Landebahn zugelassenen Flugzeuge, das sind nicht solche der höchsten Wirbelschleppenkategorie, regelmäßig verkehren, so dass durch entstehende Wirbelschleppen bereits ein Nestbau in den betroffenen Bereichen verhindert würde. In dem von Wirbelschleppen potenziell besonders betroffenen Nahbereich vor der Landebahn werden Maßnahmen zur Hindernisfreiheit durchgeführt (flächiger Aushieb, gruppenweiser Aushieb, Wipfelköpfung etc), die ein Nisten "in den oberen Baumzonen" oder "oberen Baumbereichen", wie vom Antragsteller vorgetragen, erst gar nicht zulassen (Spang/Fischer/Natschka, S. 38). Vom bestehenden Parallelbahnsystem sind die behaupteten Phänomene auch nicht bekannt

und werden vom Antragsteller auch nicht behauptet. Im Übrigen folgt aus den geringen Eintrittswahrscheinlichkeiten, dass die Verwirklichung eines Verbots durch dieses Phänomen nicht zu besorgen ist.

Schließlich wird auch durch das mit dem Vorhaben verbundene Vogelschlagrisiko entgegen der Auffassung des Antragstellers ein die Zulassung einer Ausnahme erfordernder Verbotstatbestand nicht verwirklicht. Wie der Planfeststellungsbeschluss nachvollziehbar darlegt, wird durch das Vorhaben das Risiko einer Kollision mit Tieren nicht wesentlich erhöht (PFB, S. 1839). Eine Zurechnung erfolgt aber nur dann, wenn aufgrund besonderer Umstände ein signifikant erhöhtes, besonderes Kollisionsrisiko entsteht (BVerwG, Urteil vom 9. Juli 2008 - 9 A 14.07 -, Urteilsabdruck, Rdnr. 90 ff., und vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 219). Soweit von Antragstellerseite unter Berufung auf die gutachterlichen Aussagen von Petri aus dem Jahr 2005 ein signifikant erhöhtes Vogelschlagrisiko für den Main-Kilometer 14,4 behauptet wird, ist zunächst davon auszugehen, dass es zu Individuenverlusten durch Vogelschlag kommen kann, wenn regelmäßig Bereiche von den Flugzeugen überquert werden, in denen es zu einer räumlichen Verdichtung des Vogelzuggeschehens kommt. Bei Flusskilometer 14,4 führt die Anfluggrundlinie der aus westlicher Richtung landenden Flugzeuge über den Main, der dort in etwa 120 m Höhe überflogen wird. Soweit der Antragsteller vorträgt, es gebe zum Teil erhebliche Höhenabweichung von der Anfluggrundlinie, so trifft dies für die an diesem Punkt nur noch sehr kurze Strecke bis zum Aufsetzpunkt nicht zu. Wie bereits oben ausgeführt (vgl. II 1.4.2.6.3) ist bei dieser Flughöhe ein Kollisionsrisiko bei den meisten Vögeln, die diesen Bereich queren, auszuschließen, da die dort vorkommenden Arten (Eisvogel, Zwergtaucher, Zwergsäger, Blesshuhn, Gänsesäger, Haubentaucher, Saatkrähe, Reiherente, Tafelente, Teichhuhn) an dieser Stelle nicht in einer Höhe über 50 m fliegen. Die Flugbewegungen des Schwarzmilans erreichen zwar in 2 % der Fälle Höhen von über 100 m, jedoch lassen die Vogelschlagstatistik und auch die Beobachtungen an der Eddersheimer Schleuse den Schluss auf ein effektives Ausweichverhalten der Schwarzmilane zu. Beim Graureiher ist davon auszugehen, dass bei der Betriebsrichtung 07 die entlang des Mains in westliche Richtung fliegenden Graureiher sich zumeist in Flughöhen von unter 50 m befinden. Die Eddersheimer Schleuseninsel stellt einen Anziehungspunkt für Graureiher dar und von Osten kommende Flüge über die Schleuseninsel hinweg seien nur in Ausnahmefällen beobachtet worden. Für das

Flugverhalten des Kormorans gilt entsprechendes. Vogelschlagereignisse mit Beteiligung des Graureihers oder des Kormorans wurden nur sehr selten registriert (Petri, Anlage 98 zur Klageerwiderung des Beigeladenen vom 26. Juni 2008, S. 12 f.). Wie bereits oben ausgeführt, lassen bei der Saatkrähe langjährige Beobachtungen von winterlichen Krähen-schwärmen im Flughafenbereich den Schluss zu, dass die Art über ein erfolgreiches Ausweichverhalten verfügt (Petri, a. a. O., S. 11).

Das durch die Nebenbestimmung A XI 2.1.2 (PFB, S. 129) etablierte spezielle Überwachungsprogramm zur Minimierung der Vogelschlagrisiken für den Kreuzungsbereich der Anfluggrundlinie mit dem Main-Kilometer 14,4 gewährleistet die Minimierung des Vogelschlagrisikos sowohl am Tag als auch in der Nacht und bei ungünstiger Witterung. Das Überwachungsprogramm der Vogelflugbewegungen, dessen Funktionsweise oben näher beschrieben und beurteilt worden ist, wird sowohl für den großräumigen Vogelzug als auch für tägliche so genannte Pendelflüge eingesetzt. Es ist geeignet, das Risiko des Vogel-schlags in einem Maße zu minimieren, dass die Schwelle der Signifikanz unterschritten wird. Mit der "Schutzmaßnahme" S 5 - Schutzvorhang zur Vermeidung von Störungen der Vögel am Mönchwaldsee - (Band 24 der Beiakten) werden, wie oben bei der Behandlung der vom Antragsteller hiergegen vorgebrachten Einwände im Einzelnen dargestellt, Kollisi-onen zwischen Vögeln, die den Mönchwaldsee nutzen, und landenden Flugzeugen ver-mieden.

Im Übrigen ist davon auszugehen, dass beim Betrieb eines planfestgestellten Vorhabens eintretende Tierkollisionen grundsätzlich zum sozialadäquaten Lebensrisiko der Tiere ge-hören (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 25. April 2007 - 5 S 2243/05 -, juris, Rdnr. 120; vgl. auch die Gesetzesbegründung zum § 43 BNatSchG, BT-Drs. 16/5100, Bl. 11). Außerdem sind Vermeidungsmaßnahmen planfestgestellt, die eine unnötige Tötung von Exemplaren der geschützten Tierarten vermeiden.

2.3.2.2 Nach § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Auf-zucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören, wobei eine

erhebliche Störung dann vorliegt, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Der Antragsgegner ist - trotz der mit dem Nachsatz erhöhten Voraussetzungen für die Annahme der Verwirklichung des Störungsverbots - auf der Grundlage seiner Prüfung des Verbots nach § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG a.F. von einer Tatbestandsverwirklichung für die auf Seite 1820 ff. des Planfeststellungsbeschlusses aufgeführten Arten ausgegangen. Allerdings ist dem Antragsteller zuzugeben, dass nach der Verträglichkeitsstudie für streng und besonders geschützte Arten (Gutachten G 1 Teil VI, Band 234 der Beiakten) bei einer Gleichsetzung des Verbotes in § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG neue Fassung und Nr. 3 alte Fassung neben den drei dort aufgeführten Fledermausarten auch die Bechsteinfledermaus, die Fransenfledermaus, die Große Bartfledermaus, der Große Abendsegler, das Große Mausohr, die Kleine Bartfledermaus, die Mückenfledermaus und die Rauhhautfledermaus eine Störung durch das Vorhaben zu gewärtigen haben. Dass der Planfeststellungsbeschluss den Tatbestand der Störung dieser Arten verwirklicht sieht, ergibt sich - worauf der Antragsgegner zutreffend hingewiesen hat - aus der Darstellung der Arten, für die eine Befreiung als erforderlich angesehen wird unter C III.8.3.5 (PFB, S. 1843).

Soweit der Antragsteller vorträgt, es seien vorhabensbedingte Störwirkungen in Bezug auf eine Vielzahl von Vogelarten verkannt worden, ist dem nicht zu folgen. Die Schlussfolgerung des Antragstellers aus dem Gutachten von Schreiber, es habe für alle in dem Senckenberg Gutachten (Forschungsinstitut Senckenberg 2002, CD Band 682 der Beiakten) genannten Vogelarten einer Befreiung vom Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bedurft, ist nach dem derzeitigen Erkenntnisstand unzutreffend.

So ist etwa der Schwarzstorch nicht in den vom Vorhaben betroffenen Bereichen beobachtet worden. Was die Singdrossel betrifft, so lässt sich aus der Annahme des Verbotstatbestandes für diese Art nach dem Leitartenkonzept (die einer Indikatorenart zugeordneten Begleitarten kommen in den gleichen Habitaten vor und sind daher von den gleichen Verbotstatbeständen betroffen) nicht der Schluss ziehen, den der Antragsteller daraus gezogen hat.

Die weiter vom Antragsteller angesprochenen Vogelarten Kornweihe, Rohrdommel, Seeadler, Silberreiher und Wiesenweihe sind als Gastvögel nachgewiesen und zwar überwiegend im Untersuchungsgebiet Mönchbruch. Eine erhebliche Störung der Gastvogelarten im Kelsterbacher Wald konnte zu Recht ausgeschlossen werden. Was die vom Antragsteller behaupteten erheblichen Störungen von Wintergästen am Mönchwaldsee betrifft, so sind solche Störungen mit der Auswirkung einer Verminderung der Überlebenschancen, des Bruterfolgs und der Reproduktionsfähigkeit weder durch den Betrieb der planfestgestellten Landebahn noch durch die Baumaßnahmen zu erwarten. Ein direkter Überflug über diesen Bereich findet nicht statt. Nach der nachvollziehbaren Darlegung der Gutachter (Spang/Fischer/Natschka, Anlage 1 zur Klageerwiderung des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 52) sind bei der zu erwartenden Frequenz miteinander vergleichbarer Landeereignisse Aufscheucheffekte nicht zu erwarten, da die Wasservogelarten, die trotz der bestehenden Lärmbelastung den Mönchwaldsee aufsuchen, sich an regelmäßigen Flugverkehr mit dem langsamen Einschweben großer Flugzeuge auf gerader Linie zu gewöhnen scheinen.

Der Gefahr visueller Störungen der Vögel am Südufer des Mönchwaldsees wirkt die planfestgestellte Maßnahme S 5 "Errichtung eines luftströmungsmindernden und blickdichten Vorhangs" (Maßnahmenverzeichnis Teil 1, S. 11, Band 24 der Beiakten) mit einer Breite von 300 m und einer Höhe von 10 m entgegen. Der Vorhang ist, wie oben dargelegt, nach jetzigem Erkenntnisstand auch ausreichend dimensioniert, um die vorhabensbedingt entstehende Lücke im Wald gegenüber dem Ufer des Mönchwaldsees zu schließen. Höhe und Farbe des Vorhangs sind der Umgebung angepasst. Nach der auf validen Daten beruhenden Prognose wird es nicht zu einer erheblichen Störung der Gastvögel auf dem Mönchwaldsee kommen.

2.3.2.3 Durch die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen wird von der Planfeststellungsbehörde für zahlreiche Arten auch die Verwirklichung des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG in Betracht gezogen. Danach ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wildlebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Soweit vom Antragsteller in diesem Zusammenhang gerügt wird, in dieser "Prüfungsliste" (PFB, S. 1823 ff.) seien die Arten Fichtenkreuzschnabel (*Loxia curvirostra*) und Steinkauz (*Athene noctua*) nicht aufgeführt, ist dies zutreffend. Es ergibt sich aber aus der Behandlung der Arten auf den folgenden Seiten des Planfeststellungsbeschlusses und aus der Aufzählung im Tenor, dass auch für diese Arten eine Ausnahme vom Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zugelassen worden ist. Angesichts der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses reicht es aus, wenn sich die Befreiungsvoraussetzungen aus der Begründung ergeben.

Dem weiteren Einwand des Antragstellers bezüglich der Brutvogelarten in den Bereichen Kelsterbacher Wald, Schwanheimer Wald und auf der "Insel" im Vogelschutzgebiet "Untermainschleusen" werde in Bezug auf die Brüter in den oberen Baumbereichen der Verbotstatbestand durch die Wirkung von Wirbelschleppen erfüllt, sind die oben gemachten Ausführungen zur Wirbelschleppenproblematik entgegenzuhalten.

2.3.3 Der Planfeststellungsbeschluss sieht im Weiteren wegen der Vorschrift § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG für eine große Zahl der betroffenen Arten den Verstoß gegen das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 und soweit hiermit verbunden auch der Nr. 1 BNatSchG nicht als erfüllt. Diese Vorschrift schränkt den Verbotstatbestand dahingehend ein, dass, wenn im Falle eines nach § 19 BNatSchG zugelassenen Eingriffs Tierarten nach Anhang IVa der FFH-Richtlinie oder europäische Vogelarten betroffen sind, ein Verstoß gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wildlebender Tiere auch gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 1 nicht vorliegt, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Der Senat teilt nicht die Auffassung des Antragstellers, dass § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht mit den europarechtlichen Vorgaben aus Art. 12 FFH-RL und Art. 5 V-RL vereinbar ist. Die Vorschrift verfolgt ausweislich der Gesetzesbegründung den Zweck, die ökologische Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs im Hinblick auf die Funktion als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte zu bewahren. Ihr liegt damit ein "weites" Verständnis von Fortpflanzungs- und Ruhestätten zugrunde. Ein solcher Ansatz der Wahrung

ökologischer Funktionalität für die Standorte der besonders geschützten Arten steht im Einklang mit dem Leitfaden der Kommission zum strengen Schutzregime für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse. Er wird dort geradezu gefordert. Die Rüge des Antragstellers, damit werde eine unzulässige Ausnahme vom Tötungsverbot statuiert, kann nicht überzeugen. Der Verweis in § 42 Abs. 5 Satz 2 auf Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bezieht sich bei gemeinschaftskonformer Interpretation auf die Entnahme und Verlagerung und die damit einhergehende Störung von Entwicklungsformen, also zum Beispiel Eiern, ohne deren Einbeziehung die Vorschrift leer liefe.

Was die Erhaltung der ökologischen Funktionalität betrifft, so bestreitet der Antragsteller die Eignung und Wirksamkeit der planfestgestellten Maßnahmen. Seine Einwände gegen die Maßnahmen MA 1, MA 2, MA 3, MA 6, MA 11 und MA 12 vermögen nicht zu überzeugen.

Die aufeinander abgestimmte naturschutzfachliche Maßnahmenplanung ist - ungeachtet einer Bezeichnung als CEF (Continuous ecological functionality) – geeignet, Beeinträchtigungen und die negativen Folgen von Beeinträchtigungen zu vermeiden (Spang/Fischer/Natschka, Anlage 1 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 15). Entgegen der Auffassung des Antragstellers fehlt es für die Maßnahmen auch nicht an einer Wirksamkeits- und Erfolgskontrolle, denn die Nebenbestimmungen A XI 7.4 Nr. 2 und 3 des Planfeststellungsbeschlusses (PFB, S. 154 f.) beinhalten solche Instrumentarien.

Die Maßnahme MA 1, die von Antragstellerseite besonders heftig als untauglich kritisiert wird, sieht die Schaffung von insgesamt 340 künstlichen Baumhöhlen vor, die in älteren Laub- und Mischwaldbeständen im verbleibenden Kelsterbacher Wald sowie in den Maßnahmeflächen im Rüsselsheimer Wald hergestellt werden sollen. Die Höhlen werden mittels eines Bohrers in Bäumen, vornehmlich Eichen und Buchen, mit einem genügend großen Durchmesser in Höhen zwischen 6 und 12 Metern angelegt. Das Vorgehen wurde im Gelände erprobt und dokumentiert (Anlage 16 zum Schriftsatz des Beigeladenen vom 26. Juni 2008).

Die gezielte Erhöhung der Baumhöhlendichte in strukturreichen älteren Waldbeständen soll die Funktionalität der Inselflächen 1.1 und 1.2 im Kelsterbacher Wald als Fledermauslebensraum sicherstellen. Die Maßnahme stellt nach dem Dafürhalten des Senats eine realistische Möglichkeit dar, dem Verlust von Höhlenquartieren entgegenzuwirken, auch wenn dies noch nicht erprobt worden ist. Die Anforderungen, die für die Fledermäuse entscheidend sind, nämlich eine ausreichend große Einflugöffnung, ein Höhlenraum nach Oben, mindestens ein halber Liter Volumen und Parasitenfreiheit erfüllen diese künstlichen Höhlen. Für 16 der einheimischen Fledermausarten, darunter die Arten Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Kleine und Große Bartfledermaus und Großer Abendsegler, ist die Nutzung künstlicher Quartiere belegt (Spang/Fischer/Natschka, Anlage 1 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 18 unter Hinweis auf Literatur). Wenn die Fledermauskästen von den Tieren angenommen werden, dann dürften erst recht die künstlich geschaffenen Baumhöhlen akzeptiert werden. Die Antragstellerseite bezeichnet das Vorgehen zwar als experimentell, vermag aber nicht darzulegen, dass die Maßnahme nicht greifen kann.

Die Maßnahme MA 2 beinhaltet den Verschluss von Baumhöhlen nach der Wochenstubezeit und vor dem Winter. Die bei der Ermittlung der Quartierzentren gefundenen Höhlenbäume werden markiert und vor Beginn der Rodung auf Fledermäuse kontrolliert. Die vorgefundenen Tiere werden in künstliche Baumhöhlen außerhalb der Eingriffsfläche umgesetzt. Alle freien im jeweiligen Quartierzentrum gelegenen Höhlen werden verschlossen, um eine Wiederbesiedelung zu verhindern. Im Herbst und Winter vor dem Eingriff erfolgt eine Kartierung von Fledermauswinterquartieren und eine Markierung der entsprechenden Bäume. Diese Bäume werden vor der Rodung gezielt kontrolliert und bei Nichtbesatz verschlossen. Vorgefundene Tiere werden in geeignete Quartiere bzw. Überwinterungskästen in den verbleibenden Waldbereichen des Kelsterbacher Waldes und des Mark- und Gundwaldes umgesetzt. Die vom Antragsteller gerügte Trennung der Maßnahmen MA 2 und Ma 12 in ihrer Darstellung und Ausgestaltung in zwei separaten Maßnahmen hat nach der nachvollziehbaren Darlegung des Gutachters des Antragsgegners auf ihre fachliche Eignung keine nachteilige Auswirkung. Sie sind aus artenschutzrechtlichen Gründen alternativlos, sinnvoll und angemessen (Spang/Fischer/Natschka, Anlage 1 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 19).

Mit der Maßnahme MA 3 werden vor Rodungsbeginn in den angrenzenden älteren Laub- und Mischwaldbeständen insgesamt 80 Fledermauskästen jeweils in Gruppen von fünf Kästen als Ersatzquartiere aufgehängt. Diese gezielte Erhöhung potenzieller Fledermausquartiere in den strukturreichen und älteren Waldbeständen soll ebenfalls die Funktionalität der Inselflächen 1.1 und 1.2 im Kelsterbacher Wald als Fledermauslebensraum sicherstellen.

Die Maßnahme MA 11 beinhaltet das Anbringen von Überwinterungskästen, in die im Zuge des Verschlusses von Quartieren oder im Zuge der Rodung vorgefundene Tiere verbracht werden sollen. Aufgrund der bekannten Winterquartierfunktion des Kelsterbacher Waldes und des Mark- und Gundwaldes soll ausreichend Platz für wenigstens 100 bis 200 Tiere vorgehalten werden.

Die Maßnahme MA 12 betrifft die Kartierung der Winterquartiere von Fledermäusen vor der Rodung. Die Bäume werden auf Fledermausbesatz kontrolliert. Bei Bäumen mit besetzten Winterquartieren sollen die vorgefundenen Tiere in geeignete Quartiere bzw. Überwinterungskästen in den verbleibenden Waldbereichen des Kelsterbacher Waldes und des Mark- und Gundwaldes sowie in dem Rüsselsheimer Staatswald umgesetzt werden.

Bei Maßnahme MA 6, die die Artengruppe der Amphibien betrifft, geht es um das Umsiedeln von Laich, Kaulquappen und adulten Tieren, insbesondere Grünfröschen von den zu beseitigenden Gewässern in Ersatzgewässer. Die Umsiedlung erfolgt in die Maßnahmenfläche M 18 oder in geeignete Gewässer in den Maßnahmenflächen. Auch die Einwände gegen die fachliche Eignung der weiteren Maßnahmen überzeugen nicht. Die Maßnahmen MA 4 und MA 5 für die Artengruppe der Vögel beinhalten die Schaffung eines Angebots von Kunsthorsten für Greifvögel vor Rodungsbeginn in den angrenzenden, für die jeweilige Art geeigneten Waldbeständen (MA 4) und die Schaffung von Nisthöhlen für Spechtvögel, Eulen und Singvögel in älteren und strukturreichen Waldbeständen vor der Baufeldbefreiung (MA 5). Dabei werden verschiedene Nisthöhlentypen verwendet, um artenspezifische Unterschiede bei der Höhlenwahl zu berücksichtigen.

Die Maßnahmen MA 7-1 bis MA 7-3 bestehen in dem Einfangen und Ausbringen von Zauneidechsen, Blindschleichen und Schlingnattern an geeigneten Standorten im Umfeld. Die den Holzkäfern dienende Maßnahme MA 8 beinhaltet das Umsetzen von befallenen und geeigneten gefällten Stämmen aus der Rodungsfläche in die Restwaldflächen Kelsterbacher Wald oder die Kohärenzmaßnahmenflächen.

Wie der Gutachter des Antragsgegners überzeugend ausgeführt, hat spricht nichts gegen die Anerkennung der Vermeidungsmaßnahmen des Beigeladenen auch als CEF-Maßnahmen (Spang/Fischer/Natschka, Anlage 1 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 15). Dies gilt besonders mit Blick auf die aufeinander abgestimmte naturschutzfachliche Maßnahmenplanung insgesamt. Ein guter Teil der planfestgestellten Artenhilfsmaßnahmen beinhaltet ein Monitoring über einen Zeitraum von zehn Jahren. Zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Maßnahmen ist durch Nebenbestimmung verfügt, dass, sollten sich Mängel in der Durchführung der Maßnahmen zeigen oder sollte die vorgesehene Funktion einzelner Maßnahmen nicht wie geplant erreicht werden, die Planfeststellungsbehörde Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel bestimmt.

2.4 Ausnahmezulassung

Die Planfeststellungsbehörde hat für die drei oben behandelten Verbotstatbestände unter Prüfung der Befreiungsvoraussetzungen nach § 62 BNatSchG a.F. und Übertragung deren Ergebnisse auf die neue Rechtslage für aufgezählte Arten Ausnahmen zugelassen. Diese Ausnahmezulassung hält voraussichtlich einer Überprüfung am Maßstab des § 43 Abs. 8 BNatSchG stand. Nach § 43 Abs. 8 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG kann die nach Landesrecht zuständige Behörde von den Verboten des § 42 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art Ausnahmen zulassen. Nach Satz 2 der Vorschrift darf eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weitergehende Anforderungen enthält.

Die Planfeststellungsbehörde hat diese Voraussetzungen nach den im Eilverfahren möglichen Feststellungen zu Recht bejaht und von dem ihr eingeräumten Ermessen ordnungsgemäß Gebrauch gemacht.

2.4.1 Das Vorhaben kann zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für sich in Anspruch nehmen. Es dient dazu, die an den Verkehrsflughafen Frankfurt Main herangetragene - seine bestehende Kapazität übersteigende - Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen durch einen bedarfsgerechten Ausbau zu befriedigen und seine Drehkreuzfunktion zu erhalten. Dies ist zum Gebietsschutz oben bereits im Einzelnen ausgeführt worden und artenschutzrechtlich sind jedenfalls keine strengeren Anforderungen zu stellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 239 des UA). Die insoweit getroffene Abwägung ist auch unter dem Aspekt des Artenschutzes nicht zu beanstanden.

2.4.2 Es gibt zur Erreichung der Planungsziele keine zumutbare Alternative gemäß § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG bzw. keine anderweitige zufriedenstellende Lösung im Sinne des Art. 16 Abs. 1 FFH-RL.

Der Antragsteller wendet insoweit ein, die Planfeststellungsbehörde habe keine den Anforderungen des Artenschutzes gerecht werdende Alternativenprüfung vorgenommen. Der artenschutzrechtliche Variantenvergleich ergebe in quantitativer und in qualitativer Hinsicht eine Vorzugswürdigkeit der Bahnvariante Nordost. Diese Auffassung teilt der Senat nicht. Für die artenschutzrechtliche Alternativenprüfung gelten im Ansatz vergleichbare Grundsätze wie für diejenige im Rahmen der gebietsschutzrechtlichen Beurteilung. Ein Vorhabensträger braucht sich auf eine Alternativlösung nicht verweisen zu lassen, wenn sich die FFH- und vogelschutzrechtlichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort. Außerdem darf eine Alternativlösung auch verworfen werden, wenn sie sich aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel erweist (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 240 des UA; Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, juris, Rdnr. 567).

Schließt man sich dem Bundesverwaltungsgericht weiter an, so folgt schon allein daraus, dass sich sowohl die Variante Start-/Landebahn Süd als auch die Landebahn Nordost als ihrerseits mit den Erhaltungszielen von FFH-Gebieten unverträglich erweisen, dass keine dieser Varianten eine anderweitige zufriedenstellende Lösung darstellt, ohne dass es noch auf einen zusätzlichen Vergleich in artenschutzrechtlicher Hinsicht ankäme (vgl. BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 - 9 A 3.06 -, juris Rdnr. 241). Für diesen Primat des Habitatschutzes lässt sich anführen, dass etliche Arten, wie beispielsweise bei den Fledermäusen und den Amphibien, nach den Anhängen II und IV FFH-RL geschützt und FFH-Lebensraumtypen in vielen Fällen zugleich Habitate besonders und streng geschützter Arten sind. Insoweit ist Lebensraumsschutz partiell zugleich Artenschutz und bestimmt maßgeblich die langfristige Perspektive der Arten mit.

Ungeachtet dessen stehen hier aber auch die artenschutzrechtlichen Schutzvorschriften den vorgeschlagenen Alternativen entgegen. Hierzu wird eingewandt, das planfestgestellte Vorhaben sei nicht die artenschutzrechtlich schonendste Variante und der Planfeststellungsbeschluss enthalte sich einer eigenständigen Prüfung, ob das Ausbauvorhaben in einer artenschutzrechtlich weniger beeinträchtigenden Variante durchgeführt werden könne. Diese Behauptungen treffen so nicht zu. Die Planfeststellungsbehörde hat ausgeführt, dass alle drei näher zu betrachtenden Varianten zu ähnlichen Betroffenheiten von nach Anhang IV geschützten Arten führen. Auch bei den betroffenen Vogelarten bestünden keine signifikanten Unterschiede.

Die von Antragstellerseite in diesem Zusammenhang aufgestellten Tabellen und Vergleiche bezüglich der von Verboten betroffenen Exemplare bei Verwirklichung der Vorhabensvariante und bei Verwirklichung der für weniger beeinträchtigend gehaltenen Variante Landebahn Nordost ergeben nur scheinbar einen anderen Befund. Danach sind - anders als dies im Planfeststellungsbeschluss angenommen wird - im Kelsterbacher Wald 16 Arten und im Schwanheimer Wald 15 Arten des Anhangs IV der FFH-RL betroffen. Was die Bedeutung und Größe der jeweiligen Artvorkommen betrifft, so sieht der Antragsteller eine eindeutige Rangfolge zu Gunsten des Kelsterbacher Waldes. Bei den europäischen Vogelarten ergebe sich im Kelsterbacher Wald eine Betroffenheit von 89 Vogelarten gegenüber 77 Vogelarten im Schwanheimer Wald.

Dem wird von Seiten des Gutachters des Antragsgegners zu Recht entgegengehalten, dass die Quantifizierung nicht die unterschiedlichen Größen der Teiluntersuchungsgebiete berücksichtigt und Daten unterschiedlicher Quellen und Jahre vergleicht. Der Antragsteller hat keine vom Planfeststellungsbeschluss abweichenden Anhang-IV-Arten belegt, insbesondere nicht solche, die ein Alleinstellungsmerkmal für den Kelsterbacher Wald bedeuten würden (Spang/Fischer/Natschka, Anlage 1 zum Schriftsatz des Antragsgegners vom 30. Juni 2008, S. 58). Der Antragsteller stützt die von ihm ausgemachten Vorteile der Variante Nordost im Wesentlichen auf die Fledermäuse, Amphibien und Vögel. Das Artenspektrum der Fledermäuse ist im Kelsterbacher Wald und im Schwanheimer Wald aber nahezu identisch. Das Alleinstellungsmerkmal des Heldbock-Vorkommens im Schwanheimer Wald wird hingegen vom Antragsteller nicht ausreichend gewürdigt.

Für den Senat ergibt sich danach bei dem Variantenvergleich unter Artengesichtspunkten, wenn überhaupt, nur ein sehr geringer Vorteil der Variante Nordost, die aber, da eine Realisierung ihrerseits mit zahlreichen artenschutzrechtlichen Verbotverstößen einherginge, keine (zumutbare) Alternative im Sinne von § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG bzw. keine anderweitige (zufriedenstellende) Lösung im Sinne von Art. 16 Abs. 1 FFH-RL darstellt. Dies gilt erst Recht vor dem Hintergrund, dass - wie oben dargelegt - aus naturschutzexternen Gründen, insbesondere aus Gründen des Lärmschutzes, und bei Berücksichtigung aller Belange eine Landebahn Nordost als Alternative ausscheidet.

Soweit der Antragsteller im Hinblick auf die Vorhabensvariante vorträgt, im Falle einer Verkürzung der Landebahn um 130 m im Bereich des östlichen Bahnendes könnte in Bezug auf die Kreuzkröte, die Blauflügelige Ödlandschrecke und die Zauneidechse die "Vermeidung einzelner verbotstatbestandsmäßiger Handlungen" bewirkt werden, kann auf die Ausführungen unter 1.5.2 verwiesen werden, wonach die Erforderlichkeit der Länge der Landebahn hinreichend begründet ist.

2.4.3 Es ist im Ergebnis mit dem Planfeststellungsbeschluss davon auszugehen, dass die Populationen der hier betroffenen Fledermausarten und der anderen FFH-rechtlich ge-

geschützten Arten trotz der Zulassung des Projekts in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen.

Der Antragsteller wendet zunächst ein, die Planfeststellungsbehörde sei von einem fehlerhaften Ansatz beim Populationsbezug ausgegangen, da sie die Bewertungsebenen wechselt und zu fehlerhaften Bewertungen der Vorhabensauswirkungen in Bezug auf die Populationen der Fledermausarten, der Amphibien und der Reptilien komme. Dieser Einwand ist nicht begründet.

§ 10 Abs. 2 Nr. 4 BNatSchG bestimmt den Begriff der Population als eine biologisch oder geografisch abgegrenzte Zahl von Individuen. Nach dem von der Europäischen Kommission im Februar 2007 herausgegebenen "Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-RL 92/43/EWG" - Leitfaden - (Ziffer I.2.2., Fußnote 17) ist Population definiert als eine Gruppe von Individuen der selben Art, die zur selben Zeit in einem geografischen Gebiet leben und sich miteinander fortpflanzen können, also durch einen gemeinsamen Genpool verbunden sind. Auf welchen Bezugsraum - das natürliche Verbreitungsgebiet der Art oder das Vorkommen einer Art im unmittelbaren Eingriffsbereich - für die Populationen abzustellen ist, kann letztlich offen bleiben, weil es ausreichend ist, wenn hinreichende Ermittlungen bezüglich der Summe der durch das Projekt betroffenen Individuen stattgefunden haben. Wenn und soweit auszuschließen ist, dass diese Gesamtheit von Individuen in ihrem Erhaltungszustand verschlechtert werden, gilt das auch für die Populationen insgesamt.

Der Erhaltungszustand der Populationen der hier betroffenen Fledermausarten ist bezüglich der Hälfte der Arten als ungünstig zu bezeichnen. Für die anderen Arten gilt der Erhaltungszustand als günstig.

Der Erhaltungszustand der Bechsteinfledermaus und des Braunen Langohrs mit dem Vorkommen von drei bzw. vier Wochenstuben und regelmäßigen Männchennachweisen in allen Teilen des Untersuchungsraumes wird als günstig eingestuft. Im Naturraum D 53 ist der Erhaltungszustand mit B (gut) und der Erhaltungszustand der Population ist bei der Bechsteinfledermaus mit A (hervorragend) bewertet. Ähnliches gilt für die Fransenfleder-

maus, die flächendeckend regelmäßig und auch reproduzierend nachgewiesen worden ist. Von Wochenstubenvorkommen geht der artenschutzrechtliche Fachbeitrag aus. Der Erhaltungszustand der Art im Naturraum ist mit B (gut) bewertet (Stellungnahme der Obersten Naturschutzbehörde vom 16. November 2007, S. 140, Band 582 der Beiakten). Auch beim Kleinen Abendsegler und bei der Wasserfledermaus wird der Erhaltungszustand der Art im Naturraum mit gut bewertet. Für die Zwergfledermaus ist der Erhaltungszustand sogar hervorragend (im Einzelnen vgl. Stellungnahme der Obersten Naturschutzbehörde vom 16. November 2007, S. 142 ff., Band 582).

Bei den Fledermausarten Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Große Bartfledermaus, Mückenfledermaus, Rauhauffledermaus und Großer Abendsegler ist hingegen im Naturraum von einem mittleren bis schlechten Erhaltungszustand auszugehen.

Beim Feldhamster, für den ein Nachweis fehlt, wird im Planfeststellungsbeschluss nur davon gesprochen, dass der Erhaltungszustand von der aktuellen Flächennutzung abhängig sei und eine Verschlechterung gegebenenfalls durch geeignete Maßnahmen verhindert werden könne. Die Haselmaus ist in Hessen großflächig verbreitet und in weiten Teilen wird der Erhaltungszustand als "günstig" angesehen. Da der Wissensstand keine sichere Einschätzung für den hier relevanten Bezugsraum zulässt, ist der Erhaltungszustand der Art im Naturraum nicht formal bewertet. Dies gilt ebenfalls für die Schlingnatter und bei beiden Arten wird davon ausgegangen, dass es infolge des Vorhabens nicht zu einer Verschlechterung kommen wird. Für die Zauneidechse ist der Erhaltungszustand der Art in ganz Hessen günstig. Das Rhein-Main-Gebiet weist besonders günstige Habitatbedingungen auf. Für die Kreuzkröte ist der Erhaltungszustand der Art im Naturraum unbekannt und bei dem Laubfrosch und dem Springfrosch ist der Erhaltungszustand der Art im Naturraum ebenfalls nicht bewertet. Auch für den Kleinen Wasserfrosch und den Kammmolch ist der Erhaltungszustand nicht bekannt bzw. nicht formal bewertet. Für den Kammmolch wird aufgrund der südhessischen Vorkommen im näheren Umfeld und des hessenweit günstigen Erhaltungszustandes aber von einem günstigen Erhaltungszustand ausgegangen (Stellungnahme der obersten Naturschutzbehörde vom 16. November 2007, S. 148, Band 582 der Beiakten).

2.4.3.1 Während § 43 Abs. 8 BNatSchG voraussetzt, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, kann die Ausnahme nach dem Wortlaut des Art. 16 Abs. 1 FFH-RL nur unter der Bedingung zugelassen werden, dass die Populationen der betroffenen Art (in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung) ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Obwohl dies nahelegt, dass bei einem ungünstigen Erhaltungszustand von vornherein keine Ausnahme zugelassen werden kann, sind die in dem Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 zugelassenen Ausnahmen, auch soweit der Erhaltungszustand einzelner Arten nicht günstig oder nicht geklärt ist, rechtlich nicht zu beanstanden. Trotz dieser offensichtlichen Unterschiede in den nationalrechtlichen und europarechtlichen Formulierungen der Voraussetzungen für eine Abweichung kann nicht festgestellt werden, dass die auf § 43 Abs. 8 BNatSchG gestützte Ausnahmeentscheidung europarechtswidrig wäre.

Nach einer in der Literatur vertretenen Auffassung etabliert Art. 16 Abs. 1 FFH-RL der Sache nach ein Verschlechterungsverbot für das örtliche Vorkommen der betroffenen Art (vgl. Gellermann/Schreiber, Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen in staatlichen Planungs- und Zulassungsverfahren, S. 74; Gellermann, NuR 2003, 386, 393; Vogt, ZUR 2006, 21, 26; vergleiche auch "Hinweise der LANA zur Anwendung des europäischen Artenschutzrechts bei der Zulassung von Vorhaben und bei Planungen", beschlossen auf der 93. Sitzung dieser Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung vom 29. Mai 2006). Es könne für die Anwendung des Art. 16 Abs. 1 FFH-RL nicht auf den angestrebten günstigen Erhaltungszustand, sondern nur darauf ankommen, ob der aktuelle Erhaltungszustand der Populationen der jeweils betroffenen Tier- oder Pflanzenart – möge er sich auch als ungünstig darstellen – durch die Abweichung in Mitleidenschaft gezogen werde. Wenn ein aktuell ungünstiger Erhaltungszustand der betreffenden Population die Inanspruchnahme einer sich auf Art. 16 Abs. 1 FFH-RL gründenden Ausnahme von vornherein ausschliesse, könne diese Vorschrift der ihr zugedachten Aufgabe, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Anforderungen Rechnung zu tragen (Art. 2 Abs. 3 FFH-RL), kaum noch gerecht werden. Überdies wäre – nach dieser Auffassung – bei einem anderen Verständnis die Vorschrift mit dem rechtsstaatlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (Art. 5 Abs. 3 EGV) schwerlich vereinbar.

Diese Auffassung kommt auch in dem Leitfaden der Kommission (III.2.3.b, Nrn. 47 bis 51) zum Ausdruck. Dort wird ausgeführt, dass - selbst wenn dies in der Richtlinie nicht explizit vorgesehen ist - die Gewährung von Ausnahmen auch für Arten möglich ist, die einen ungünstigen Erhaltungszustand aufweisen, vorausgesetzt die Verwirklichung des globalen Ziels des günstigen Erhaltungszustands ist zu keinem Zeitpunkt gefährdet (vgl. auch Niederstadt/Krüsemann, ZUR 2007, 347, 351). Wenn eine Ausnahme erhebliche negative Auswirkungen auf die betreffende Population oder die Entwicklungstendenzen dieser Population hat, so soll durch die zuständige Behörde keine Genehmigung für diese Ausnahme erteilt werden. „Das Nettoergebnis einer Ausnahmeregelung sollte für eine Art immer neutral oder positiv sein“ (Leitfaden, a.a.O., III.2.3b Nr. 51 am Ende). Es soll der Erhaltungszustand auf den verschiedenen Bewertungsebenen in den Blick genommen werden. In Fällen, in denen der Erhaltungszustand auf der Ebene der (lokalen) Population und der Ebene der biogeografischen Region in einem Mitgliedstaat unterschiedlich ist, ist zunächst die Situation auf Populationsebene und dann die Auswirkung der Ausnahme auf die Population im Kontext der biogeografischen Region zu prüfen. Im Einklang mit dem Verhältnismäßigkeitskonzept lassen sich Ausnahmen leichter rechtfertigen, wenn für eine Art angemessene und überprüfbare Maßnahmen aufgestellt und wirksam durchgeführt werden, die den strengen Schutz der Art gewährleisten und einen günstigen Erhaltungszustand zum Ziel haben, wenn die Ausnahme diesen Maßnahmen nicht zuwiderläuft oder ihre Wirkung beeinträchtigt, wenn im Falle der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten hinreichende Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden und wenn die Auswirkungen der Ausnahme und die Wirksamkeit der Ausgleichsmaßnahmen genauestens überwacht werden (Leitfaden, a.a.O., III.2.3b Nr. 53).

Der Bundesgesetzgeber ist der verbleibenden Unsicherheit, ob er mit der Formulierung in § 43 Abs. 8 BNatSchG "wenn sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert" den europäischen Vorgaben genügt, dadurch begegnet, dass er die Ergänzung vorgenommen hat, "soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 92/43/EWG weitergehende Anforderungen enthält".

Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist Art. 16 FFH-RL Ausnahmebestimmung vom Schutzsystem der Richtlinie und deshalb restriktiv auszulegen (vgl. Urteil

vom 20. Oktober 2005 – C-6/04-, juris, Rdnr. 111). Der günstige Erhaltungszustand der Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet ist nach Art. 16 Abs. 1 FFH-RL eine unabdingbare Voraussetzung für die Zulassung der in diesem Artikel vorgesehenen Ausnahmen (EuGH, Urteil vom 10. Mai 2007 - C-508/04 -, juris, Rdnr. 115).

Allerdings hat der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 14. Juni 2007 (C-342/05 „Jagd auf Wölfe“ -, juris, 2. Leitsatz) auch entschieden, dass bei einem als ungünstig zu bewertenden Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten nach Anhang IV der Richtlinie unter „außergewöhnlichen Umständen“ Ausnahmen zulässig sind, wenn hinreichend nachgewiesen ist, dass sie den ungünstigen Erhaltungszustand dieser Populationen nicht verschlechtern oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht behindern können. Was unter außergewöhnlichen Umständen zu verstehen ist, wird in dieser Entscheidung nicht näher ausgeführt. Jedoch hat der Gerichtshof in seiner „Leybucht“-Entscheidung für den Bereich des Naturschutzrechts unter Anwendung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit anerkannt, dass außerordentliche Gründe die Beeinträchtigung von natürlichen Schutzgütern rechtfertigen können, selbst wenn dies nach dem Wortlaut der jeweiligen Bestimmungen nicht möglich ist (Urteil vom 28. Februar 1991 – C-57/89 -, Slg. 1991, I-883). Es müsse sich bei diesen Umständen um Gründe des Gemeinwohls handeln, die Vorrang vor den mit der Richtlinie verfolgten Umweltbelangen hätten, im damaligen Fall der Küstenschutz und die Überschwemmungsgefahr. In dieser Entscheidung des Gerichtshofs hat aber auch Berücksichtigung gefunden, dass das damalige Vorhaben konkrete positive Auswirkungen für die beeinträchtigten Arten hatte (hierauf hat die Generalanwältin Kokott, die in diesem Zusammenhang von „außerordentlichen Gründen“ spricht, in ihren Schlussanträgen vom 30. November 2006 - C-342/05 -, juris, Rdnr. 51 ff. unter Bezugnahme auf die „Leybucht“-Entscheidung des EuGH besonders hingewiesen).

Welcher Auffassung der Vorzug gebührt, bedarf hier keiner Entscheidung, da die von der Planfeststellungsbehörde zugelassenen Ausnahmen voraussichtlich auch den strengeren Anforderungen aus der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs gerecht werden. Die danach erforderlichen "außergewöhnlichen Umstände" hier in Gestalt konkreter positiver Auswirkungen für die beeinträchtigten Arten ergeben sich nach der vom Senat im Eilverfahren gewonnenen Überzeugung vorliegend daraus, dass nach dem Kompensations-

konzept der Vorhabensträgerin umfangreiche Maßnahmen vorgesehen sind, die mittel- und langfristig sehr positive Effekte auf die betroffenen Arten haben und zu einer deutlichen Verbesserung des Lebensraumpotenzials und der Habitatqualität für diese Arten auch im Vergleich zum derzeitigen Zustand führen werden.

Solche Maßnahmen, die der Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes in besonderem Maße dienen, stellen u.a. diejenigen Artenhilfsmaßnahmen dar, die darauf zielen, im Vernetzungsbereich zusätzlichen Lebensraum für die jeweiligen Arten zu schaffen und nachhaltig zu sichern. Hierzu zählt die Verbesserung des Habitatpotenzials im Umfeld des Vorhabensbereichs durch Schaffung von Habitatbestandteilen (z.B. Nutzungsbeschränkungen, Höhlenangebote, Kunsthöhlen). Im Zuge von Aufwertungsmaßnahmen im Wald sind im gesamten Maßnahmenggebiet alle Altbestände und Altbäume zu erhalten und dauerhaft aus der Nutzung zu nehmen. Auf den Maßnahmeflächen soll ein "gesteuerter Nutzungsverzicht" durchgeführt werden (Schreiben ARGE vom 19. September 2007 auf das Aufklärungsschreiben vom 17. August 2007, S. 4 ff.). Zu nennen sind hier etwa die Maßnahmetypen M 20 (Nutzungsverzicht in mittelalten und alten Laub- und Mischwaldbeständen) und M 30.1 (Entwicklung von naturnahem Laubwald aus Laubwäldern).

2.4.3.2 Auch die Vorschriften der europäischen Vogelschutzrichtlinie stehen einer Ausnahmezulassung nicht entgegen.

Die Verbotstatbestände des Art. 5 Buchst. a), b) und c) V-RL sind nach aller Voraussicht nicht erfüllt.

Art. 5 Buchst. a) V-RL beinhaltet das Verbot des absichtlichen Tötens oder Fangens aller unter Art. 1 der Richtlinie fallenden Vogelarten ungeachtet der angewandten Methode. Durch die entsprechenden Vorkehrungen, die der Planfeststellungsbeschluss trifft, wird einer Verletzung oder Tötung einzelner Vogelexemplare im Zuge der Rodungsmaßnahmen vorgebeugt bzw. eine solche vermieden. Baumfällungs- und Wipfelköpfungsmaßnahmen unterliegen zeitlicher Beschränkung und dürfen nur außerhalb der Brutperiode stattfinden. Durch rechtzeitiges Verschließen der Öffnungen wird gewährleistet, dass sich im Rodungszeitraum keine Vögel in den Baumhöhlen im Rodungsbereich befinden. Im Übrigen

kann auf die oben gemachten Ausführungen zu § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verwiesen werden. Wie bereits oben ausgeführt worden ist (unter 2.3.2.1.), wird sich das Mortalitätsrisiko der im Vorhabensbereich vorkommenden Vögel durch den mit dem Vorhaben entstehenden Flugverkehr nicht in einem signifikanten und damit tatbestandlich relevanten Maß erhöhen.

Art. 5 Buchst. b) V-RL verbietet die absichtliche Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und die Entfernung von Nestern.

Die Planfeststellungsbehörde hat diesen Tatbestand mit der Begründung verneint, die im Vorhabensbereich vorkommenden Brutvögel bauten in der nächsten Brutsaison jeweils ihr Nest neu oder nutzten ihr altes Nest weder, seien hierauf aber nicht angewiesen, und Vogelarten, in deren Natur es angelegt sei, grundsätzlich das im Vorjahr besiedelte Gelege wieder zu besiedeln, kämen im Vorhabensbereich nicht vor (PFB, S. 1883 ff.).

Durch den Verbotstatbestand des Art. 5 Buchst. b) V-RL werden Nester, die nicht mehr und nicht erneut genutzt werden, nicht erfasst, sondern nur solche Nester, die artbedingt wieder genutzt werden und bei denen die Vögel auf die wiederholte oder mehrjährige Nutzung angewiesen sind (BVerwG, Urteil vom 21. Juni 2006 - 9 A 28.05 - Rdnr. 43; vgl. auch Dolde, NVwZ 2007, 7; Trautner/Lambrecht/Mayer/Hermann, Das Verbot der Zerstörung, Beschädigung oder Entfernung von Nestern europäischer Vogelarten, Naturschutz in Recht und Praxis-Online [2006], Heft 1, S. 5 f., m.w.N.). Schutzgegenstand des Verbotsstatbestandes in Art. 5 Buchst. b) V-RL ist die "Nestfunktion" und nicht das Nest als Gegenstand (zu diesem "funktionellen Nestbegriff" im Zusammenhang mit Spechthöhlen vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 13. März 2008 - 9 VR 9.07 -, juris, Rdnr. 28 ff. m.w.N.). Zweck der Vogelschutzrichtlinie ist es, die Fortpflanzungsstätten und damit die Fortpflanzung der Vögel einem strengen Schutz zu unterwerfen. Sofern die Vögel nicht auf eine Folgenutzung ihres Nestes angewiesen und im Umfeld des bisherigen Brutplatzes geeignete und ohne weiteres nutzbare Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind, besteht aus artenschutzrechtlicher Sicht kein Anlass, dem bisherigen Nest einen über die eigentliche Nutzungsphase hinausreichenden Schutz zu gewähren (vgl. Hess. VGH, Urteil vom 17. Juni 2007 - 11 C 1975/07.T -, juris Rdnr. 233; Gellermann/Schreiber, a.a.O., S. 51). Wenn aber

nicht nur das konkrete Nest verloren geht, sondern zugleich sämtliche Strukturen beseitigt werden, die im Folgejahr zur Anlage des Nestes genutzt werden könnten und auf deren zumindest teilweise Erhaltung der Vogel zur Tätigkeit des Brutgeschäftes angewiesen ist, verliert er hingegen seinen Brutplatz und das Verbot des Art. 5 Buchst. b) V-RL greift ein (vgl. Gellermann/Schreiber, a.a.O., S. 51).

Wie im Planfeststellungsbeschluss ausgeführt wird (PFB, S. 1885), gehören die meisten der im Vorhabensbereich (jedenfalls potenziell) vorkommenden Arten zu der Gruppe der Vogelarten, die jedes Jahr ein neues Nest bauen. Im Planfeststellungsbeschluss sind, von dem beauftragten Fachgutachter der Qualitätssicherung insoweit als fachlich plausibel bestätigt, 56 Arten aufgelistet (PFB, S. 1885 ff.). Das alte Nisthabitat verliert bei diesen Arten dann seine Funktion als Reproduktionsstätte und damit als Nest im eigentlichen Sinne. Der Verbotstatbestand ist bei diesen Arten im Falle der Baufeldräumung außerhalb der Brut- und Setzzeit nicht tangiert.

Bei den Arten, die ihr Nest in der nächsten Saison wieder nutzen, das Nest also seine Funktion nur für den Winter verloren hat, ist nach Auffassung des Senats eine differenzierte Betrachtung danach erforderlich, ob die Vögel auf das alte Nest zwingend angewiesen sind oder nicht (Hess. VGH, Urteil vom 17. Juni 2007 - 11 C 1975/07.T - juris, Rdnr. 236). Der Planfeststellungsbeschluss listet aus dieser Gruppe von Arten 26 Vogelarten auf (PFB, S. 1887), bei denen es zu einer erneuten und auch mehrjährigen Benutzung ein und desselben Nestes kommen kann. Auch für diese Gruppe hat der Beklagte im Planfeststellungsbeschluss den Verbotstatbestand des Art. 5 Buchst. b) V-RL nicht als erfüllt angesehen, weil diese Arten nicht zwingend auf die Wiederbesiedlung des im Vorjahr besiedelten Geleges angewiesen seien, diese zwar fakultativ wieder nutzten, aber ohne weiteres in der Lage seien, ihr Nest in jeder Brutseason neu zu bauen (PFB, S. 1888).

Wenn im Planfeststellungsbeschluss darauf verwiesen wird, dass diese Vogelarten bei Nestverlust in der Lage seien, neue Nester zu bauen bzw. auf andere Nester auszuweichen, soweit geeignete Habitatstrukturen in räumlicher Nähe vorhanden seien, hängt das Eingreifen eines Verbots nach Auffassung des Senats davon ab, ob für eine solche Ausweichmöglichkeit auch Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt werden können (vgl. Hess.

VGH, Urteil vom 17. Juni 2007 - 11 C 1975/07.T -, juris, Rdnr. 237). Vom Grundsatz her sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht geeignet, die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände zu verhindern (BVerwG, Urteil vom 21. Juni 2006 - 9 A 28.05 -, Rdnr. 36). Für die Frage, ob ein Verbotstatbestand eingreift, kommt es aber nicht auf die Bezeichnung als Kompensationshandlung, sondern auf die wahre Natur und Funktion der konkreten Maßnahme an. Ist eine Maßnahme geeignet, vor Durchführung des Eingriffs in angemessener Entfernung einen fachlich geeigneten Lebensraum als Ausweichmöglichkeit für den Eingriffsbereich zur Verfügung zu stellen, in dem sich die einzelnen Vögel ohne nennenswerte Beeinträchtigung neue Nester bauen können, ist nach dem hier vertretenen funktionalen Nestbegriff schon nicht das Verbot der Zerstörung oder Beschädigung von Nestern erfüllt. Den oben dargestellten Anforderungen an den Fortbestand eines Reproduktionshabitats ist dann Rechnung getragen und der zeitlichen Begrenzung des Schutzes des konkreten Nestes auf die Nutzung während einer Brutsaison steht nichts entgegen (Hess. VGH, Urteil vom 17. Juni 2007, a.a.O., juris, Rdnr. 237). Da sie schadensverhindernd wirkt, kommt der Ausgleichsmaßnahme in einem solchen Fall tatbestandsausschließende Wirkung zu.

Auch der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchst. d) V-RL ist nicht erfüllt. Diese Vorschrift verbietet das absichtliche Stören von Exemplaren der europäischen Vogelarten, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern sich diese Störungen auf die Zielsetzung der Vogelschutzrichtlinie erheblich auswirken. Anders als die Verbotstatbestände des Art. 5 Buchst. a) und b) V-RL weist damit derjenige des Buchst. d) einen Populationsbezug auf; Störungen werden nur erfasst, wenn sie sich auf die Zielsetzungen der Vogelschutzrichtlinie erheblich auswirken. Solche Auswirkungen scheiden aus, falls der aktuelle Erhaltungszustand der betroffenen Vogelarten sichergestellt ist (BVerwG, Urteil vom 12. März 2008 -9 A 3.06 -, juris, Rdnr. 248; Urteil vom 21. Juni 2006, a.a.O., Rdnr. 44), und zwar ungeachtet der Tatsache, ob dieser sich als günstig darstellt.

Wie im Planfeststellungsbeschluss unter Bezugnahme auf die Verträglichkeitsstudie für die streng und besonders geschützten Arten ausgeführt wird (Gutachten G 1 Teil VI, Band 234 der Beiakten), gehen durch die Rodung eine Vielzahl von Revieren europäischer Vogelarten verloren, was, da sie sich neue Reviere auf geringerem Raum suchen müssen, zu ei-

ner Störung der betroffenen Vögel während der Brut- und Aufzuchtzeit führt. Diese Störungen wirken sich auf die Zielsetzungen der Vogelschutzrichtlinie aber nicht erheblich aus. Die Darlegungen hierzu im Planfeststellungsbeschluss und im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, die sich maßgeblich auch auf das geplante Kompensationskonzept stützen, sind keinen Einwänden ausgesetzt, die eine Überschreitung des dem Antragsgegner eröffneten Einschätzungsspielraums erkennen ließen. Nach Darlegung der Obersten Naturschutzbehörde (Stellungnahme vom 16. November 2007, S. 153, Band 582 der Beiakten) bleibt aufgrund der Vernetzungen des Waldbereichs um den Flughafen und der Herstellung von Ausweichhabitaten durch eine Vielzahl von Maßnahmen - auch zur Verbesserung der Nahrungsgrundlagen - ein günstiger Erhaltungszustand der betroffenen Vogelarten gewahrt. Diese Einschätzung wird durch das von der Planfeststellungsbehörde in Auftrag gegebene Qualitätssicherungsgutachten bestätigt (Spang/Fischer/Natschka, Qualitätssicherung Artenschutz, S. 48 f., Band 583 der Beiakten).

Obwohl somit Verbotstatbestände nach der Vogelschutzrichtlinie nicht erfüllt sind, hat die Planfeststellungsbehörde aber hypothetisch in einer hilfsweisen Ausnahmeprüfung im Sinne des Art. 9 V-RL die Voraussetzungen geprüft und festgestellt, dass Art. 9 V-RL einer Ausnahmezulassung nach neuem Bundesnaturschutzgesetz nicht entgegensteht. Während die Befreiungsvorschrift nach § 62 BNatSchG a.F. die Voraussetzung enthielt, dass die Art. 12, 13 und 16 der FFH-RL oder Art. 5 bis 7 und 9 der V-RL nicht entgegenstehen, ist in § 43 Abs. 8 BNatSchG, in dem die Gründe für die Zulassung von Ausnahmen von artenschutzrechtlichen Verboten selbst in der Weise gefasst sind, dass auch gemeinschaftsrechtliche Verbote zu überwinden sind, nur auf weitergehende Anforderungen nach Art. 16 Abs. 1 FFH-RL abgestellt. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL und Art. 9 Abs. 1 V-RL haben indes nicht den gleichen Inhalt. Zwar ist die Asymmetrie zwischen dem älteren Art. 9 Abs. 1 V-RL und dem jüngeren Art. 16 Abs. 1 FFH-RL fachlich nicht zu rechtfertigen, einer Suspendierung der Hürde des Art. 9 Abs. 1 V-RL steht aber formal schlicht der Vorrang des EG-Rechts entgegen (vgl. Gassner, Artenschutzrechtliche Differenzierungen, NuR 2008, 613, 614; Czybulka, EurUP 2008, 20, 27).

Die Zulassung einer Ausnahme wäre hier aber auch durch Ausnahmegründe im Sinne von Art. 9 Abs. 1 Buchst. a) bis c) V-RL gerechtfertigt. Für das Planungsrecht ist in der Regel

nur Buchst. a) von Bedeutung (vgl. Dolde, NVwZ 2007, 7, 11). Es liegen die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach Art. 9 Abs. 1 Buchst. a) V-RL vor. Danach können die Mitgliedsstaaten, sofern es keine andere zufriedenstellende Lösung gibt, im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit, im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt, zur Abwendung erheblicher Schäden an Kulturen, Viehbeständen, Wäldern, Fischereigebieten und Gewässern und zum Schutz der Pflanzen- und Tierwelt unter anderem von Art. 5 abweichen.

Hier liegt die Zulassung der Abweichung im öffentlichen Interesse. Wie der Senat bereits in seiner Entscheidung zum Verkehrslandeplatz Kassel-Calden ausgeführt hat (vgl. Hess. VGH, Urteil vom 17. Juni 2007 - 11 C 1975/07.T -, juris, Rdnr. 246) ist der Begriff der öffentlichen Sicherheit im Sinne des Art. 9 Abs. 1 Buchst. a) V-RL (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1073.04 -, juris, Rdnr. 573; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 8. November 2007 - 8 C 11523/06.OVG -, NuR 2008, 181, 202; Urteil vom 15. Mai 2007 - 8 C 10751/06 -, juris, Rdnr. 54) in diesem europarechtlichen Kontext sehr weit zu verstehen und umfasst auch Infrastrukturvorhaben, für die zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses streiten, weil ihre Realisierung der Vermeidung einer tatsächlichen und hinreichend schweren Gefährdung dient, die ein Grundinteresse der Gesellschaft berührt (Sobotta, NuR 2007, 641, 649, mit Nachweisen in Fußnote 88). Der Begriff der "öffentlichen Sicherheit" in Art. 9 Abs. 1 Buchst. a) V-RL ist danach unter Rückgriff auf die Ziele der Vogelschutzrichtlinie dahin auszulegen, dass der Gemeinschaftsgesetzgeber keinen unabdingbaren, sondern einen im Einklang u. a. mit den wirtschaftlichen Erfordernissen praktizierten Vogelschutz wollte, der gegen andere, z. B. wirtschaftliche Erfordernisse abzuwägen ist. Der unter Berücksichtigung dieser Zielsetzung der Vogelschutzrichtlinie weit auszulegende Begriff der "öffentlichen Sicherheit" in Art. 9 Abs. 1 Buchst. a) V-RL umfasst demnach neben dem Schutz der zentralen Rechtsgüter Leben, Gesundheit, Freiheit, Eigentum und Vermögen des Einzelnen auch den Schutz von Einrichtungen des Staates oder – wie im Falle des Flughafens Frankfurt am Main – von sonstigen durch Private betriebenen, dem öffentlichen Interesse dienenden Einrichtungen und kollektive Schutzgüter und ist außer auf bereits vorhandene Einrichtungen auch auf solche, die sich noch in der Planung befinden, zu erstrecken (vgl. Hess. VGH, a.a.O.; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom

8. November 2007 - 8 C 11523/06.OVG -, NuR 2008, 181, 202; Urteil vom 15. Mai 2007 - 8 C 10751/06 -, juris, Rdnr. 54; Mayr/Sanktjohanser, NuR 2006, 412, 418). Dies gilt um so mehr als der Planfeststellungsbeschluss die Funktion des bestehenden Flughafens Frankfurt Main als Drehkreuz des internationalen Flugverkehrs langfristig sichern soll.

Der Sache nach sind damit die "anderen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art" als Grund für eine Ausnahmezulassung auf die Vogelschutzrichtlinie anzuwenden (Hess. VGH, a.a.O., Rdnr. 247). Bei näherer Betrachtung erweist sich ein solcher Schritt, der es ermöglicht, wichtigen Belangen des Gemeinwohls zur Durchsetzung zu verhelfen, als wohl begründet (vgl. Gellermann/Schreiber, a.a.O., S. 79). Nur durch eine solche Auslegung der Ausnahmevorschrift wird auch der gravierende Wertungswiderspruch vermieden, der sich ergäbe, wenn wichtige Infrastrukturvorhaben, für die gemeinschaftsrechtlich sogar eine Ausnahme vom Natura 2000-Gebietsschutz möglich ist, z. B. wegen der Zerstörung des Nestes eines Vogels, der einer weit verbreiteten und nicht gefährdeten Art angehört, ohne Ausnahmemöglichkeiten scheitern müssten, während Freizeitaktivitäten geeignet wären, etwa das Verbot des Art. 5 Buchst. c) V-RL zu überwinden (vgl. Dolde, NVwZ 2008, 121, 125; Gellermann/Schreiber, a.a.O., S. 79). Dies gilt insbesondere auch mit Blick auf den Ausnahmetatbestand „jede andere vernünftige Nutzung bestimmter Vogelarten in geringen Mengen“ nach Art. 9 Abs. 1 Buchst. c) V-RL und die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs hierzu, wonach es auf der Hand liegt, dass der Fang und die Veräußerung von Vögeln auch außerhalb der Jagdzeiten im Hinblick auf ihre Haltung zur Benutzung als lebende Lockvögel oder zu Liebhaberzwecken auf traditionellen Messen und Märkten eine durch Art. 9 Abs. 1 Buchst. c) gestattete vernünftige Nutzung sein kann, ebenso wie der Fang, um bei der Züchtung zu Freizeit Zwecken die Nachteile der Inzucht zu vermeiden oder die als Freizeitbeschäftigung ausgeübte Jagd (vgl. Kautz, NuR 2007, 234, 239 m.w.N.).

Da mit dem Erlass der FFH-Richtlinie im Jahr 1992 und ihrer Anwendung und Umsetzung in der Folgezeit das europäische Naturschutzrecht und insbesondere das Artenschutzrecht mit seinem Regelungsanspruch auf eine neue Ebene gehoben worden ist, ist es gerechtfertigt, im Wege einer weiten Auslegung einen Gleichklang von Vogelschutzrichtlinie und FFH-Richtlinie in Bezug auf die Ausnahmevoraussetzungen herzustellen. Was Art. 7 FFH-

RL für den Gebietsschutz ausdrücklich vorsieht, nämlich eine Vereinheitlichung des Schutzregimes beider Richtlinien, ergibt sich für den Artenschutz daraus, dass ein ungleiches Schutzniveau vom europäischen Richtliniengeber nicht intendiert war und ist. Die Vogelschutzrichtlinie aus dem Jahr 1979 ist zwar eine der wichtigsten Instrumente des europäischen Naturschutzrechts, sie ist zugleich aber auch das älteste Bekenntnis der Gemeinschaft zum Schutz bedrohter Arten. Sämtliche nachfolgenden Akte, an denen sich der Gemeinschaftsgesetzgeber beteiligt hat, enthalten Mechanismen, die einen Ausgleich zwischen den Belangen des Artenschutzes und anderen Gemeinwohlerfordernissen ermöglichen (vgl. Gellermann/Schreiber, a.a.O., S. 80). Wie sich aus der Zielvorgabe des Art. 2 V-RL ergibt, nach der die Mitgliedsstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen, um die Bestände aller unter Art. 1 V-RL fallenden Vogelarten auf einem Stand zu halten oder auf einen Stand zu bringen, der insbesondere den ökologischen, wissenschaftlichen und freizeitbedingten Erfordernissen entspricht, wobei den wirtschaftlichen und freizeitbedingten Erfordernissen Rechnung getragen wird, gebührt dem Vogelschutz kein einseitiger und alleiniger Vorrang, sondern - wie im Rahmen des Art. 16 Abs. 1 FFH-RL - sind auch alle sonstigen öffentlichen Interessen bei der Abweichungsentscheidung zu berücksichtigen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 -, juris, Rdnr. 570 ff.; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 23. März 2007 - 11 B 916/06.AK -, juris, Rdnr. 84).

Schließlich findet die hier vertretene umfassende Auslegung des Begriffes öffentliche Sicherheit im Sinne des Art. 9 Abs. 1 Buchst. a) V-RL eine Parallele in der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zu dem Begriff der Absicht im Sinne des Art. 5 V-RL (vgl. Urteil vom 10. Januar 2006 - C 98/03 -, NuR 2006, 166). Während der Europäische Gerichtshof diesen Begriff sehr weit auslegt, wird aus der Sicht des nationalen Rechts unter Absicht eher eine finale Handlungsform verstanden.

Bei der Beurteilung des künftigen Erhaltungszustands der betroffenen Arten ist maßgeblich, ob die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (BVerwG, Urteil vom 21. Juni 2006, a.a.O., Rdnr. 44; Urteil vom 12. März 2008, a.a.O., Rdnr. 249). Nach dem EU-Leitfaden erfolgt dazu eine zweistufige Betrachtung: Bleibt der Erhaltungszustand der betroffenen lokalen Population günstig, so steht damit zugleich fest, dass keine negativen

Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet zu besorgen sind. Lässt sich dem Vorhaben die Unbedenklichkeit für die lokale Population nicht attestieren, ist ergänzend eine weiträumigere Betrachtung geboten. Dann ist zu fragen, ob die Beeinträchtigung des lokalen Vorkommens sich auf die Stabilität der Art im überörtlichen Raum negativ auswirkt, was maßgeblich vom Erhaltungszustand der Art in ihrem regionalen oder noch größeren Verbreitungsgebiet abhängt (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, a.a.O., juris, Rdnr. 572).

Diesen Grundsätzen entspricht die Beurteilung des Antragsgegners. Das Artenschutzgutachten sieht bei einem Teil der Vogelarten (aufgelistet im Planfeststellungsbeschluss S. 1890 f.) eine vorhabensbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustands als ausgeschlossen an, weil es sich um weit verbreitete, häufige und ungefährdete Brut- und Gastvogelarten handelt. Bei den übrigen Vogelarten wird eine Verschlechterung des Erhaltungszustands ausgeschlossen, weil das zusammenhängende und vernetzte Waldgebiet um den Frankfurter Flughafen den betroffenen Arten ausreichend Lebensraum bietet, und durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen und andere Maßnahmen noch aufgewertet wird.

Vor diesem rechtlichen Hintergrund ist die Planfeststellungsbehörde hier im Ergebnis zu Recht dazu gelangt, dass im Falle der Verwirklichung z.B. des Verbots der Zerstörung von Nestern, eine Abweichung zugelassen werden kann. Wie oben bereits dargelegt, ist die Ausnahmezulassung aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art gerechtfertigt. Das Vorhaben erweist sich als bedeutsames Projekt der Infrastruktur des Luftverkehrs. Es erfüllt eine dem Staat obliegende Aufgabe. Die Zulassung einer Abweichung von dem Verbot des Art. 5 Buchst. b) V-RL ist hier umso mehr gerechtfertigt, als das Vorhaben sich nicht in der Herstellung einer bedeutsamen Einrichtung der Infrastruktur des Luftverkehrs erschöpft, sondern, wie ebenfalls oben dargelegt, der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des sonst langfristig in seiner Bedeutung gefährdeten Luftverkehrsstandorts Frankfurt Main mit den dort angesiedelten Betrieben und bestehenden Arbeitsplätzen dient. Der Plan zielt auf die Sicherung der Existenz einer dem staatlichen Interesse dienenden Einrichtung der Luftverkehrsinfrastruktur.

Auch die weiteren Voraussetzungen für die Zulassung einer Abweichung nach Art. 9 V-RL liegen vor. Es wurde bereits oben dargelegt, dass für das Vorhaben keine zufriedenstellende Alternative zur Verfügung steht. Auf diese Ausführungen wird hier Bezug genommen.

3. Waldschutz

Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18. Dezember 2007 verstößt entgegen dem Vorbringen des Antragstellers auch nicht gegen forstrechtliche Bestimmungen.

Für die Realisierung des Vorhabens sollen insgesamt etwa 294 ha Wald gerodet und davon etwa 282 ha dauerhaft in eine andere Nutzungsart umgewandelt werden (Massenblatt, Planteil B 8.1, S. 16 in der Fassung des Schreibens der Beigeladenen vom 21. September 2007, Band 561 der Beiakten). Von diesen Flächen sind ca. 236 ha als Bannwald ausgewiesen. Die forstrechtlichen Entscheidungen hierüber hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss getroffen (PFB, S. 18, 41 ff., 1237 ff.). Es erfolgt die teilweise räumliche Aufhebung von 4 Bannwalderklärungen (PFB, S. 41) gemäß § 22 Abs. 2 Satz 3 und Abs. 5 des Hessischen Forstgesetzes in der Fassung vom 10. September 2002 (GVBl. I, S. 582), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Dezember 2006 (GVBl. I, S. 617), - HForstG - nach Maßgabe der im Planfeststellungsbeschluss unter Punkt A I 1.10 (PFB, S. 18) festgestellten Detailpläne zu den Bannwaldflächen. Als weitere forstrechtliche Entscheidung wird die ebenfalls im Umfang genau festgelegte Genehmigung zur Rodung und Umwandlung in eine andere Nutzungsart gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 HForstG erteilt. Neben weiteren Genehmigungen des Abholzens und des Kahlhiebs bzw. der Vorratsabsenkung wird gemäß § 13 Abs. 1 HForstG die Genehmigung erteilt, Wald nach Maßgabe der Maßnahmenpläne B 9.5.2 bis B 9.5.14 sowie der dazugehörigen Maßnahmenblätter neu anzulegen.

Wie der Senat bereits entschieden hat (Hess. VGH, Urteil vom 28. Juni 2005 - 12 A 8/05 -, juris, Rdnr. 170 f.) ist die Planfeststellungsbehörde berechtigt, solche forstrechtlichen Ent-

scheidungen im Planfeststellungsbeschluss zu treffen. Die Entscheidung über die Aufhebung des Bannwaldes wird von der Konzentrationswirkung des § 9 Abs. 1 Satz 1 LuftVG erfasst, was zur Folge hat, dass die Zuständigkeit für die forstrechtlichen Entscheidungen auf die Planfeststellungsbehörde übergeht und dass sich die Erfordernisse für das Verfahren und die Form der Entscheidungen aus den Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren und die Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses ergeben (Hess. VGH, Urteil vom 28. Juni 2005, a.a.O.).

3.1 Aufhebung der Bannwalderklärungen

Die Planfeststellungsbehörde hat, wozu sie aufgrund der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses auch verpflichtet ist, die materiellen Voraussetzungen für die Aufhebung der Erklärungen zu Bannwald geprüft und bejaht. Dies ist rechtlich nicht zu beanstanden. Gemäß § 22 Abs. 5 Satz 1 HForstG bedürfen die Rodung und Umwandlung von Bannwald in eine andere Nutzungsart der vorherigen Aufhebung der Bannwalderklärung. Nach § 22 Abs. 2 Satz 3 HForstG ist die Aufhebung einer Erklärung zu Bannwald möglich, sofern überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern. Diese Voraussetzungen sind hier gegeben:

Wie bereits oben unter Gliederungspunkt 1.5.1 im Einzelnen dargelegt worden ist, besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an dem Ausbau des Flughafens Frankfurt Main. Die Planfeststellungsbehörde geht daher zutreffend davon aus, dass der Bedarf für den Ausbau als Gemeinwohlgrund, der die Aufhebung der Bannwalderklärungen und die Rodung des Bannwaldes erfordert, die für die Aufrechterhaltung des Bannwaldes im Vorhabensbereich sprechenden Interessen überwiegt. Sie hat sich mit der Erforderlichkeit der Bannwaldaufhebung im Einzelnen auseinandergesetzt (PFB, S. 1256 ff.).

Soweit der Antragsteller geltend macht, die Voraussetzungen für eine Aufhebung lägen für alle drei betroffenen Waldgebiete (Kelsterbacher Wald, Wald in Walldorf und Wald in Rüsselsheim) nicht vor, vermag der Senat dem nicht zu folgen. Die behauptete rechtswidrige Fehlgewichtung der öffentlichen Interessen - das öffentliche Interesse am Ausbau des Flughafens sei zu hoch und das entgegenstehende öffentliche Interesse am Erhalt des

Bannwaldes fehlerhaft zu niedrig bewertet worden - liegt nicht vor. Die Planfeststellungsbehörde hat ausgeführt, dass die Schutzfunktion der Bannwaldflächen im Umfeld des Flughafens, die sich aus den jeweiligen Bannwalderklärungen ergeben, zwar beeinträchtigt werden, aber nicht vollständig, sondern nur partiell verloren gehen. Der Geltungsbereich der Bannwalderklärungen im Umfeld des Flughafens umfasst eine Fläche von insgesamt 8110,70 ha. Durch das Vorhaben werden hiervon 223,40 ha dauerhaft in Anspruch genommen, das sind 2,75 % der Bannwaldfläche. Allerdings entfällt mit ca. 159,20 ha mehr als die Hälfte der insgesamt erforderlichen Aufhebung von Bannwaldflächen auf den Kelsterbacher Wald.

3.1.1 Die Bannwaldaufhebung im Kelsterbacher Wald hält der Antragsteller auch deshalb für rechtswidrig, weil lediglich der planfestgestellte Umgriff des Vorhabens als Bannwald aufgehoben worden ist. Die verbleibenden Inseln südlich der Landebahn hätten seiner Auffassung nach ebenfalls "entlassen" werden müssen, da sie die ihnen mit der Schutzzerklärung zugewiesenen Funktionen nicht mehr erfüllen könnten. Es sei auch zu berücksichtigen, dass der Kelsterbacher Wald erst 1997 zu Bannwald erklärt worden sei. Der Antragsgegner habe die Auswirkungen auf die Bannwaldfunktion unzureichend ermittelt, fehlerhaft bewertet und die für den Erhalt sprechenden Gründe zu gering gewichtet. Dies trifft nicht zu. Nach dem Planfeststellungsbeschluss (PFB, S. 1257), ist der größte Verlust im Kelsterbacher Wald zu verzeichnen, wo auf einer Bannwaldfläche von 416,60 ha etwa 159,20 ha und damit 38,2 % zur Rodung vorgesehen sind; die verbleibenden Inselnflächen von insgesamt 257,40 ha verlieren nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ihre Schutzfunktion aber dennoch nicht völlig. Dies hält der Senat für zutreffend. Nach der Bannwalderklärung vom 1. April 1997 (StAnz. 21/1997, S. 1585) hat der Bannwald die Zwecke des Lärm-, Sicht- und Immissionsschutzes, des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung, des Wasserschutzes, des Bodenschutzes, des Biotop- und Artenschutzes und der Erholung. Ein Teil dieser Funktionen bleibt, wie im Planfeststellungsbeschluss zutreffend ausgeführt ist (PFB, S. 1258 ff.), auch nach der Verinselung erhalten. Im Übrigen geht aus der amtlichen Begründung (Lt-Drs. 15/3544, S. 37) zur Neufassung des § 22 Abs. 2 HForstG durch das Gesetz vom 18. Juni 2002 (GVBl. I, S. 364) hervor, dass insbesondere in Verdichtungsräumen auch Waldflächen geringeren Umfangs zu Bannwald erklärt werden können und dass auch nur eine Funktion des Waldes seine Erklärung zu Bannwald rechtfertigen kann.

Die Bannwalderklärung ist demzufolge in dem Umfang aufzuheben, in dem der Bannwald zur Ausführung des planfestgestellten Vorhabens dauerhaft gerodet wird. Eine darüber hinausgehende Aufhebung wegen behaupteter angeblicher Funktionslosigkeit verbleibender Waldflächen kommt deswegen auf der Grundlage von § 22 Abs. 5 Satz 1 HForstG hier nicht in Betracht.

Ungeachtet dessen dürfte auch, worauf die Beigeladene und der Antragsgegner zutreffend hingewiesen haben, ein unterstelltes fehlerhaftes Unterbleiben der Aufhebung der Bannwaldeigenschaft der Restflächen im Kelsterbacher Wald keine Auswirkung auf die Rechtmäßigkeit der erfolgten Aufhebung haben. Auch ein hinter der Bannwalderklärung stehendes "Schutzkonzept", auf das der Antragsteller verweist, steht der teilweisen Aufhebung der Bannwalderklärung nicht entgegen, wenn - wie oben dargelegt - die Voraussetzungen für eine Aufhebung vorliegen. Etwas anderes folgt schließlich auch nicht daraus, dass die Bannwalderklärung für den Kelsterbacher Wald erst im Jahr 1997 erfolgt ist.

3.1.2 Auch die Ausführungen des Antragstellers zur Aufhebung der Bannwalderklärung im Mark- und Gundwald und in den übrigen Bereichen vermögen Rechtsfehler nicht aufzuzeigen. Das Hessische Forstgesetz lässt eine Aufhebung der Bannwalderklärungen unter strengen Voraussetzungen zu und die Planfeststellungsbehörde hat diese Voraussetzungen zu Recht als erfüllt angesehen. Daran ändert auch der Hinweis des Antragstellers auf damit enttäushtes Vertrauen durch die Planfeststellungsbehörde und durch den Gesetzgeber nichts. Der Antragsteller geht unzutreffend davon aus, dass aus den historischen Zusammenhängen und dem Wortlaut der Erklärungen, die darauf abzielten, einen Ausbau des Flughafens in den Wäldern rund um den Flughafen nicht mehr zuzulassen, letztlich doch so etwas wie eine "Ewigkeitsgarantie" folgt. Hierzu hat der Senat aber bereits in seiner Entscheidung zur A 380-Werft ausgeführt, dass ein Vertrauen auf den Fortbestand einer bestimmten Rechtslage nicht geschützt ist (vgl. Hess. VGH, Urteil vom 28. Juni 2005 - 12 A 8/05 -, juris, Rdnr. 175). Auch der hohe Stellenwert, den der Antragsteller den Bannwaldausweisungen zugemessen sehen möchte, ändert an der Aufhebbarkeit der Bannwalderklärungen unter den genannten gesetzlichen Voraussetzungen nichts.

3.2 Rodungsgenehmigung

Die Genehmigung zur Rodung der im Planfeststellungsbeschluss im Einzelnen bezeichneten Flächen und zur Umwandlung in eine andere Nutzungsart ist ebenfalls rechtmäßig. Sie findet ihre Rechtsgrundlage in § 12 Abs. 1 Satz 1 HForstG i.V.m. Abs. 2 und § 22 Abs. 5 Satz 1 HForstG. Aus den obigen Ausführungen zur Aufhebung der Bannwalderklärung ergibt sich, dass wegen der mit dem Ausbau des Flughafens Frankfurt Main verfolgten öffentlichen Interessen kein Versagungsgrund im Sinne des § 12 Abs. 2 HForstG vorliegt.

3.3 Ersatzaufforstungsmaßnahmen

Der Antragsteller kann auch unzureichende Ersatzaufforstungsmaßnahmen nicht mit Erfolg geltend machen. Die im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Ersatzaufforstungsmaßnahmen genügen den Anforderungen der §§ 12 Abs. 3, 22 Abs. 5 HForstG, 14 Abs. 4 HENatG. Ist nach § 22 Abs. 5 Satz 3 HForstG für die Rodung eine flächengleiche Ersatzaufforstung zu leisten, so werden vorliegend für 236 ha aufgehobenen Bannwald Ersatzaufforstungen auf einer Fläche von 288 ha planfestgestellt. Soweit die Ersatzaufforstung nach der Vorschrift im "Naturraum" nachzuweisen sind, hat sich die Planfeststellungsbehörde an den forstlichen Wuchsgebieten orientiert, wie sie im forstlichen Rahmenplan Südhessen 1994 dargestellt sind (PFB, S. 1272).

Wie der Senat ebenfalls bereits entschieden hat, lässt sich § 22 Abs. 5 HForstG kein Erfordernis entnehmen, dass Ersatzaufforstungsmaßnahmen unmittelbar im Anschluss an das betroffene Wald- oder Bannwaldgebiet erfolgen müssen (Hess. VGH, Urteil vom 28. Juni 2005 - 12 A 8/05 -, juris, Rdnr. 180). § 12 Abs. 3 HForstG stellt es vielmehr in das Ermessen der Behörde, anzuordnen, dass Ersatzaufforstungsmaßnahmen in einem anderen Naturraum nachgewiesen werden. Ein Abwägungsmangel des Planfeststellungsbeschlusses lässt sich insoweit nicht feststellen. Die Behauptung des Antragstellers, die Flächen für Ersatzaufforstungsmaßnahmen seien nach sachfremden Kriterien ausgewählt worden, trifft nicht zu. Es fehlt auch für die Ersatzaufforstungsflächen HU 38 Ronneburg und HU 40 Domäne Hundsrück nicht an dem gebotenen funktionalen, regionalen und zeitlichen Zusammenhang. § 14 Abs. 4 Satz 2 HENatG gibt insoweit vor, dass Kompensati-

onsmaßnahmen im regionalen Zusammenhang mit einem Eingriff stehen sollen, lässt aber bei atypischen Einzelfallkonstellationen auch eine Abweichung hiervon zu. Die Ermessensentscheidung des Antragsgegners legt zunächst zu Grunde, dass für das Ausbauprojekt Wald in einem Umfang gerodet wird, der im Verhältnis zu den sonst unter die Eingriffsregelung fallenden Projekten außergewöhnlich groß ist, was zur Folge hat, dass auch der erforderliche Kompensationsumfang außergewöhnlich hoch ist. Für die Anerkennung der Maßnahme HU 40, die als einzige nicht in demselben forstlichen Wuchsgebiet liegt wie die Rodungsflächen, war für den Antragsgegner entscheidend, dass die Fläche im öffentlichen Eigentum steht und wegen ihrer Größe von 64 ha und dem Anschluss an einen bestehenden Wald besonders geeignet ist. Die Aufforstungsfläche HU 40 Domäne Hundsrück liegt zwar außerhalb der im Regionalplan Südhessen 2000 genannten Gebiete, die bei Wiederaufforstung zu bevorzugen sind, der Regionalplan formuliert diese Vorgabe aber nicht als zwingend.

Die Beigeladene weist schließlich zutreffend darauf hin, dass die im Landschaftsplan der Stadt Steinau an der Straße vorgesehenen Maßnahmen nur formal der Ersatzaufforstungsmaßnahme widersprechen. Die vorgesehene Sicherung von Feld- und Ufergehölzen (B 8) kann, da sie aus fachlicher Sicht keinen Widerspruch zur geplanten Ersatzaufforstungsfläche darstellt, in die Planung der Beigeladenen übernommen werden. Auch die Sicherung von Quellbereichen (B 3) und Hecken (B 10) lässt sich aus fachlicher Sicht in die Maßnahme HU 40 integrieren. Schließlich lassen sich auch die Ziele im Landschaftsplan zur Entwicklung artenreicher Magerrasen durch extensive Mähnutzung (St b 8) und der Entwicklung von Magerrasen (St b 13) aus fachlicher Sicht mit der Maßnahme HU 40 vereinbaren. Dort ist in der Planung eine Waldwiese dauerhaft durch extensive Mahd offen zu halten. Insofern besteht kein Widerspruch zu den Zielen im Landschaftsplan. Die planungsberechtigte Stadt Steinau hat sich im Übrigen mit der Inanspruchnahme der Fläche für die Ersatzaufforstungsmaßnahme einverstanden erklärt und rügt keinen Widerspruch der Maßnahme zu ihrem Landschaftsplan.

Auch steht der Bebauungsplanentwurf "Langenau/Neuau" der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg der Anerkennung der Ersatzaufforstungsmaßnahme GG 7 Langenau/Nonnenau im Umfang von 44,45 ha - ungeachtet seiner Streitbefangenheit - nicht ent-

gegen. Auf einer Insel zwischen dem Rhein und dem Ginsheimer Altrhein südlich von Ginsheim sollen Auwald, Parkwaldungen, Streuobstkomplexe und Grünland entstehen. Die vorgesehenen Maßnahmen stehen konzeptionell im Hinblick auf die Sicherung und Entwicklung eines ökologischen Ausgleichs- und Erholungsraums im Grundsatz im Einklang. Inwiefern einzelne Festsetzungen wie die konkrete Pflanzdichte oder Details des Pflegekonzepts übereinstimmen, ist hier nicht entscheidend. Eine nachhaltige Störung des Bebauungsplanentwurfs geht damit nicht einher. Zu einem Konflikt mit dem Hochwasserschutz kommt es nicht, weil die Bepflanzung mit einem geringen Bestockungsgrad erfolgt und damit ein zügiges Abfließen des Wassers erreicht wird.

Selbst wenn dies im Hauptsacheverfahren jedoch anders zu sehen wäre, wofür bisher nichts spricht, und die Ersatzaufforstungsfläche nicht anerkannt werden könnte, wäre ein solcher Mangel durch eine ergänzende Entscheidung nach § 10 Abs. 8 Satz 2 LuftVG heilbar und könnte die vom Antragsteller begehrte Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht rechtfertigen.

4. Raumordnung und Landesplanung

Der Antragsteller ist der Auffassung, der Planfeststellungsbeschluss verstoße gegen die raumordnungsrechtliche Beachtungspflicht aus § 4 Abs. 1 Satz 1 des Raumordnungsgesetzes vom 18. August 1997 (BGBl. I, S. 2081) in der Fassung des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I, S. 2833) - ROG -. Der Planfeststellungsbeschluss sei nicht mit den Zielen zu Ziffer 10.2-14 (Waldbereich, Bestand), zu 3.1-2 (Regionaler Grünzug) sowie 4.1-5 und 4.1-7 (Grundwassersicherung) des Regionalplans Südhessen 2000 in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. September 2004 (StAnz. S. 2937) - RPS 2000 - vereinbar. Die regionalplanerischen Festlegungen als Fläche für Wald, für den Regionalen Grünzug und als Fläche für die Grundwassersicherung ließen eine Nutzung als Flughafenerweiterungsfläche wie im Planfeststellungsbeschluss vorgesehen nicht zu.

Dem kann nicht gefolgt werden. Der Planfeststellungsbeschluss geht davon aus, dass die genannten Festlegungen aus dem RPS 2000 durch die in der Planungshierarchie höher-rangigen Ziele und Grundsätze aus dem Landesentwicklungsplan Hessen vom 13. De-

zember 2000 (GVBl. I 2001, S. 2), in der Fassung der Änderungsverordnung vom 22. Juni 2007 (GVBl. I, S. 406) - LEP-Änderung 2007 - verdrängt werden und der Regionalplan Südhessen 2000 diesen Zielen noch angepasst werden muss (PFB, S. 2251).

Hiergegen wendet der Antragsteller ein, eine solche Verdrängung sehe weder das Raumordnungsgesetz noch das Hessische Landesplanungsgesetz vom 6. Dezember 2002 (GVBl. I, S. 548), in der Fassung der Gesetze vom 17. und 24. Oktober 2005 (GVBl. I, S. 674 und 694) - HLPG - vor. Es bedürfe eines gesetzlich geregelten Verfahrens, um Ziele des Regionalplans 2000 aufzuheben.

Dieser Auffassung kann der Senat sich nicht anschließen. Festlegungen in einem landesweiten Raumordnungsplan wie dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 lassen entgegenstehende Festsetzungen in Regionalplänen zurücktreten, ohne dass es hierfür erst einer Anpassung des Regionalplans bedarf (Runkel in: Bielenberg/ Runkel/Spannowsky, Raumordnungs- und Landesplanungsrecht des Bundes und der Länder, § 4 ROG Rdnr. 47). Dies ergibt sich aus dem Gedanken der Planhierarchie zwischen dem höherstufigen Landesentwicklungsplan und dem darunter angesiedelten Regionalplan und hat gesetzlichen Ausdruck gefunden etwa in § 9 Abs. 2 Satz 1 ROG. Nach dieser Vorschrift sind die Regionalpläne aus dem Raumordnungsplan für das Landesgebiet zu entwickeln, wovon die raumordnungsrechtliche Zielbeachtenspflicht nach § 4 Abs. 1 ROG unberührt bleibt. Aus diesem Hinweis auf die Beachtenspflicht, die neben der Anpassungspflicht besteht, kann entnommen werden, dass der Landesentwicklungsplan bereits vor Anpassung des Regionalplans rechtlich gegenüber letzterem vorgeht. Ansonsten hätte die nachgelagerte Regionalplanung die Möglichkeit, die Umsetzung höherstufig im Landesentwicklungsplan bereits festgelegter Ziele der Raumordnung durch Verzögerung der Umsetzung bis zur Durchführung des Verfahrens nach § 10 Abs. 8 HLPG zu blockieren. Die formale Geltung des Regionalplans bis zu seiner Anpassung bleibt hiervon unberührt.

Die Ersetzung der Festlegungen im Regionalplan Südhessen durch entgegenstehende Festsetzungen der LEP-Änderung 2007 ist nach der im Eilverfahren gebotenen Überprüfung auch nicht deshalb fehlgeschlagen, weil sich die LEP-Änderung 2007 als nichtig erweisen würde. Der Antragsteller wird im Hauptsacheverfahren mit den von ihm erhobenen

Rügen im Rahmen einer Inzidentprüfung der LEP-Änderung 2007 aller Wahrscheinlichkeit nach keinen Erfolg haben. Es kann daher offen bleiben, ob die Rügebefugnis des Antragstellers nach § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG sich auf eine inzidente Überprüfung der LEP-Änderung 2007 in Bezug auf naturschutzrechtliche Belange erstreckt.

Die LEP-Änderung 2007 zur Flughafenerweiterung ist entgegen der Auffassung des Antragstellers nicht deshalb "unzulässig", weil nicht gleichzeitig der sieben Jahre alte LEP Hessen 2000 in allen Punkten überarbeitet worden ist. Das geltende Recht enthält keine Vorschrift, welche diese Vorgehensweise des Plangebers unzulässig erscheinen ließe. Nach § 8 Abs. 6 HLPG ist der Landesentwicklungsplan der weiteren Entwicklung so rechtzeitig anzupassen, dass er eine geeignete Grundlage für die Aufstellung der Regionalpläne bildet und der Landesentwicklungsplan tritt außer Kraft, wenn er innerhalb von zehn Jahren nach seiner Aufstellung oder nach der letzten Änderung nicht angepasst worden ist. Hiernach bestand keine Verpflichtung, den bis zum Zeitpunkt der LEP-Änderung 2007 sieben Jahre alten Landesentwicklungsplans weitergehend anzupassen oder zu ändern.

Ebenso wenig liegen die geltend gemachten Verstöße gegen das Gebot der Normklarheit vor. Der Antragsteller rügt hier, es bleibe unklar, wie die Ziele und Grundsätze der LEP-Änderung 2007 in den Gesamtplan einzuordnen seien. Der Vorwurf ist jedoch unberechtigt. Die LEP-Änderung 2007 enthält die klare Aussage, dass die in der Änderung getroffenen Festlegungen der Planziffer 7.4 des LEP Hessen 2000 zuzuordnen sind (siehe GVBl. 2007 I, S. 408). Weiter sieht der Antragsteller einen "eklatanten Regelungswiderspruch" darin, dass ein angeblich bindend für die nachgeordnete Behörde in der Vorranggebietsfestlegung der LEP-Änderung 2007 enthaltenes Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr nicht in der Formulierung von Ziffer 7.4 LEP 2000 und auch nicht im Grundsatz der Ziffer III der LEP-Änderung 2007 enthalten sei. Ein Regelungswiderspruch liegt hierin jedoch nicht, weil die Vorranggebietsfestlegungen in Ziffer III.1 LEP-Änderung 2007 gerade keine ziel förmige Festlegung eines Nachtflugverbots enthält (so auch der Antragsteller selbst S. 416 der Klagebegründung). Im Übrigen ist in dieser Rüge kein Bezug zum Aufgabenbereich des Antragstellers (§ 61 Abs. 2 BNatSchG) erkennbar.

Letzteres gilt auch für die weitere Rüge, durch die LEP-Änderung 2007 würden hinsichtlich der festzulegenden Siedlungsbeschränkungsbereiche planerische Konflikte ausgelöst, deren Bewältigung unzulässigerweise auf die Ebene der Regionalplanung verschoben worden sei.

Soweit der Antragsteller geltend macht, ein Verstoß gegen das Gebot der Konfliktbewältigung liege ferner in der Verweisung der LEP-Änderung 2007 auf ein regionales Kompensationskonzept für die naturschutz- und forstrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen, ist diese Kritik unbegründet. Zu Recht weist der Antragsteller selbst darauf hin, dass in der Begründung zur LEP-Änderung 2007 eine forstrechtliche Kompensation im Flächenverhältnis 1:1 für möglich gehalten wird. Dieser Prognose der Konfliktbewältigung setzt der Antragsteller den Hinweis auf Regelungen für mehr als flächengleiche Ersatzaufforstungen im Regionalplan Südhessen 2000 entgegen (Klagebegründung S. 409/410). Dieser Plan ist aber - wie ausgeführt - kein Maßstab für die Rechtmäßigkeit der LEP-Änderung 2007. Die prognostizierte Kompensation genügt im Übrigen auch den gesetzlichen Anforderungen aus § 22 Abs. 5 Satz 3 HForstG, wo für den Verlust von Bannwald eine flächengleiche Ersatzaufforstung verlangt wird.

Ein Verstoß gegen das in § 1 Abs. 3 ROG verankerte "Gegenstromprinzip" lässt sich nicht feststellen. Nach dieser Vorschrift soll die Entwicklung, Ordnung und Sicherung der Teilräume sich in die Gegebenheiten und Erfordernisse des Gesamtraums einfügen und andererseits soll die Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Gesamtraums die Gegebenheiten und Erfordernisse seiner Teilräume berücksichtigen. Der Antragsteller rügt hierzu eine einseitige Verlagerung der durch die landesplanerischen Festlegungen hervorgerufenen Konflikte auf die Regionalplanung. Die Festsetzung der LEP-Änderung 2007 nehme keine Rücksicht auf die Entwicklung, Ordnung und Sicherung des südhessischen Raumes, wie sie gegenwärtig im Regionalplan Südhessen 2000 festgelegt sei.

Ein Verstoß gegen das raumordnungsrechtliche Gegenstromprinzip kann schon nicht Gegenstand einer Vereinsklage nach § 61 BNatSchG sein. Im Übrigen ist die Kritik in der Sache unberechtigt. Soweit sich § 1 Abs. 3 ROG auf das Verhältnis eines landesweiten Raumordnungsplanes zu den Teilräumen hiervon erfassenden Regionalplänen bezieht,

kann der Vorschrift in verfahrensrechtlicher Hinsicht ein Beteiligungs- und Anhörungsrecht des jeweils anderen Planungsträgers und in materieller Hinsicht das Gebot der Abwägung der betroffenen Belange der jeweils anderen Planungsseite entnommen werden (Runkel, a.a.O., § 1 ROG Rdnr. 107). Diese Berücksichtigungspflichten bei der Abwägung rechtfertigen dann die Zielbindung der nachgelagerten Planungsebene bei den Festlegungen (Runkel, a.a.O., Rdnr. 105). Dementsprechend konnte der Plangeber der LEP-Änderung 2007 nach umfassender Ermittlung und Bewertung der Belange der betroffenen Planungsregion Südhessen die Festlegungen zum Flughafenausbau auch in Durchbrechung von Zielen des Regionalplans Südhessen 2000 treffen, ohne das Gegenstromprinzip zu verletzen.

Auch die Rüge, die der landesplanerischen Entscheidung zugrundeliegende Luftverkehrsprognose sei ungeeignet, führt im Hauptsacheverfahren bei einer Inzidentprüfung der LEP-Änderung 2007 nicht zur Feststellung der Unwirksamkeit der Planänderung. Kritisiert wird konkret, der Prognosezeitraum des Jahres 2020 im Gutachten G 8 von Intraplan sei zu kurz gegriffen mit der Folge, dass ein Ausbauprojekt verwirklicht werden solle, das den Bedarf möglicherweise nicht langfristig abdecken könne. Somit liege ein Fehler in der Ermittlung entscheidungserheblicher Belange vor.

Dem Einwand kann nicht gefolgt werden. Der Senat hält - wie bereits oben ausgeführt - das Gutachten G 8 für überzeugend, wonach eine verlässliche Prognose nicht über einen längeren Zeitraum als etwa 15 Jahre getroffen werden kann. Im Übrigen bedeutet das Erreichen der für das Jahr 2020 prognostizierten Passagierzahl noch nicht, dass danach bereits ein weiterer Ausbau des Start- und Landebahnsystems erforderlich wird. Die für das Jahr 2020 prognostizierte Zahl der Flugbewegungen ist nicht mit der Kapazitätsgrenze des ausgebauten Flughafens identisch.

Diejenigen weiteren Rügen, die sich auf die Prognose der Lärmbelastung im Ausbaufall beziehen sind nicht von der Rügebefugnis des Antragstellers gemäß § 61 Abs. 2 BNatSchG umfasst.

Soweit der Antragsteller schließlich vorträgt, der LEP-Änderung 2007 liege eine fehlerhafte FFH-Verträglichkeitsprüfung zugrunde, kann der Senat auf die ausführliche Behandlung der FFH-Verträglichkeitsprüfung im Rahmen der Prüfung des Planfeststellungsbeschlusses verweisen (s. o. 1.4). Wenn die im Planfeststellungsverfahren erfolgte Detailprüfung zum Ergebnis führt, dass die Verwirklichung des planfestgestellten Vorhabens nicht gegen europäisches Naturschutzrecht verstößt, kann hieraus geschlossen werden, dass auch die noch weniger ins Detail gehende FFH-Verträglichkeitsprüfung im Verfahren zur Änderung des Landesentwicklungsplans jedenfalls im Ergebnis fehlerfrei gewesen ist, zumal sie auf denselben naturschutzfachlichen Erhebungen beruht.

III.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 1 VwGO. Der Antragsteller hat auch die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu tragen, da diese einen Antrag gestellt und sich somit einem eigenen Kostenrisiko ausgesetzt hat (§§ 162 Abs. 3, 154 Abs. 3 VwGO).

Die Festsetzung des Streitwerts beruht auf §§ 52 Abs. 1, 53 Abs. 3 Nr. 2 GKG.

Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§§ 152 Abs. 1 VwGO, 68 Abs. 1 Satz 5, 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).