

## **I Zusammenfassende Würdigung und Gesamtabwägung**

Die Planfeststellungsbehörde kann dem Antrag der Fraport AG unter Anordnung der sich aus dem verfügbaren Teil dieses Planfeststellungsbeschlusses ergebenden Regelungen und Nebenbestimmungen stattgeben. Dem Vorhaben stehen zwingende Rechtsvorschriften bzw. unüberwindbare Belange nicht entgegen. Die eingehende Überprüfung und Abwägung der für die Erweiterung des Verkehrsflughafens Frankfurt Main in der planfestgestellten Gestalt sprechenden öffentlichen Interessen gegen die durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange ergibt, dass sich die mit der Flughafenerweiterung verfolgte Befriedigung der besonders dringlichen öffentlichen Verkehrsnachfrage sowie die damit bewirkte Stärkung von Wirtschaftskraft, Beschäftigung und Einkommen im weiteren Flughafenumland gegen die widerstreitenden Rechtspositionen und Interessen, die vor allem infolge der Inanspruchnahme von Grundeigentum für das Vorhaben, der künftigen Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe sowie der Auswirkungen des Vorhabens auf Habitat- und Vogelschutz, Bannwald sowie Natur und Landschaft betroffen sind, durchsetzen. Den durch das Vorhaben berührten Belangen wird durch die gemäß § 9 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG verfügten Schutzauflagen Rechnung getragen. Die jeweiligen Betroffenheiten werden infolge dessen soweit gemindert, dass die gegen das Vorhaben sprechenden Belange – sowohl einzeln als auch in ihrer Gesamtheit – im Ergebnis hinter dem Interesse an der Realisierung des zur Planfeststellung beantragten Flughafenausbaus zurücktreten.

### **1 Planungsziel, Erforderlichkeit und Vorzugswürdigkeit des Vorhabens**

Das planfestgestellte Vorhaben ist gerechtfertigt, weil es den Zielen des Luftverkehrsrechts entspricht. Ziel der Flughafenerweiterung ist der den Bedarfsanforderungen entsprechende Ausbau des Flughafens Frankfurt Main am gegenwärtigen Standort zur Sicherung und Stärkung seiner Drehkreuzfunktion. Die in der näheren Zukunft zu erwartenden erheblichen Zuwächse der Luftverkehrsnachfrage an diesem Flughafen, die sich in einem prognostizierten Verkehrsaufkommen von 88,6 Mio. Passagieren und 4,6 Mio. Tonnen Gesamtluftfracht bei 701.000 Flugbewegungen im Jahre 2020 ausdrücken, sind mit der vorhandenen Flughafenanlage nicht zu bewältigen. Bereits gegenwärtig bestehen erhebliche Engpässe auf dem Flughafen Frankfurt Main, die es ausschließen, dass er seine zentrale Rolle als eines der wichtigsten europäischen Drehkreuze im globalen Luftverkehr, von dem die Luftverkehrsanbindung Deutschlands und angrenzender Staaten in besonderem Maße profitiert, ohne die Vorhabensrealisierung weiterhin wahrnehmen können.

Der Ausbau des Flughafens am Standort in der planfestgestellten Gestalt ist geeignet, die innerhalb des Prognosezeitraums benötigten luft- und landseitigen Abfertigungskapazitäten in einer an internationalen Standards orientierten Qualität zur Verfügung zu stellen. Die Erweiterungen der Flugbetriebsflächen – insbesondere die Anlegung der Landebahn Nordwest – stellen sicher, dass der Flughafen künftig mit einem Koordinierungsseckwert von bis zu 126 Flugbewegungen pro Stunde bzw. maximal 72 Starts bzw. 72 Landungen pro Stunde unter Instrumentenflugwetterbedingungen bei akzeptablen Verzögerungswerten betrieben werden kann. Dies ist für das gutachterlich abgesicherte Betriebsszenario ausreichend und widerlegt zugleich Befürchtungen, die Vorhabensträgerin werde sich mit dem Ausbau im Hinblick auf die Befriedigung einer weit über das aus den Verkehrsprognoseergebnissen abgeleitete Planungsziel hinausgehenden hypothetischen Verkehrsnachfrage „bevorraten“.

Die Vorhabensverwirklichung ist zur Erreichung des legitimen Planungsziels erforderlich. Die im öffentlichen Interesse stehende Drehkreuzfunktion des Flughafens Frankfurt Main kann allein durch Optimierungen des bestehenden Systems bzw. die Kooperation mit anderen Flughäfen nicht gesichert bzw. bedarfsgerecht ausgebaut werden. Reine Optimierungen des Bestandes, die durch den Prognosenullfall mit einer jährlichen Flugbewegungszahl von 520.000 realistisch gekennzeichnet werden, verfehlen das Kapazitätsziel erheblich, während die Kooperation mit anderen Flughäfen bereits angesichts der langen Transferzeiten zwischen dem Flughafen Frankfurt Main und benachbarten Verkehrsflughäfen nicht zur Erhaltung bzw. Stärkung der auf eine möglichst niedrige Mindesttransferzeit (etwa 45 Minuten) angewiesenen Drehkreuzfunktion geeignet ist.

Die planfestgestellte Landebahn Nordwest stellt sich nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde als die vorzugswürdige Vorhabensvariante dar. Eine Planungsalternative, die besser zur Erreichung des Planungsziels geeignet wäre und zugleich unter dem Gesichtspunkt der Vorhabensauswirkungen auf öffentliche und private Belange keine wesentlichen Nachteile gegenüber dem Vorhaben aufweisen würde, ist ebenso wenig vorhanden wie eine Planungsalternative, die bei im Wesentlichen gleicher Eignung unter Auswirkungsgesichtspunkten gegenüber dem planfestgestellten Vorhaben insgesamt vorteilhaft wäre. Externe Vorhabensvarianten kommen vor dem Hintergrund des Planungsziels nicht in Betracht. Unter den Ausbauvarianten am Standort erweist sich die planfestgestellte Alternative der Erweiterung um einen Landebahnbereich Nordwest als vorzugswürdig. Die anderen eingehend von der Planfeststellungsbehörde untersuchten und in die vergleichende Abwägung einbezogenen Ausbauoptionen sind entweder bereits nicht zur Erfüllung der Kapazitätsanforderungen geeignet bzw. stellen sich vor dem Hintergrund

des Planungsziels als grob unverhältnismäßig dar oder sind unter Würdigung der Gesamtheit der Vorhabensauswirkungen – unter besonderer Berücksichtigung der jeweiligen Fluglärmwirkungen – gegenüber der Nordwestalternative nachteilig.

Auch die sonstigen Vorhabensbestandteile – etwa die Hochbauten – sind nach Überprüfung von Planungsalternativen durch die Planfeststellungsbehörde in der planfestgestellten Form vorzugswürdig.

Die mit diesem Planfeststellungsbeschluss planfestgestellten straßenbaulichen Maßnahmen sind als Folgemaßnahmen des Ausbaus des Flughafens Frankfurt Main erforderlich. Darüber hinaus wird durch den Flughafenausbau weder im übergeordneten noch im kommunalen Straßennetz Kompensationsbedarf an der landseitigen Verkehrsinfrastruktur ausgelöst. Dasselbe gilt für Schienenverkehrsstrecken. Durch die straßenbaulichen Folgemaßnahmen wird eine hinreichende landseitige verkehrliche Erschließung des Flughafens gesichert sowie die Wiederherstellung unterbrochener Wegebeziehungen und die Erschließung betroffener Grundstücke gewährleistet.

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

## **2 Gesamtabwägung der widerstreitenden Belange**

Der Verwirklichung des vorstehend beschriebenen Planungsziels mittels der dafür erforderlichen und vorzugswürdigen Flughafenerweiterung kommt innerhalb der Gesamtabwägung erhebliches Gewicht zu, welches im Ergebnis dazu führt, dass sich das öffentliche Interesse an der Vorhabensrealisierung gegen die widerstreitenden Belange durchsetzt.

Entscheidend für das Vorhaben spricht der öffentliche Belang der Wahrung und Stärkung der Funktion des Verkehrsflughafens Frankfurt Main als eines der größten europäischen Luftverkehrsdrehkreuze. Die Bundesregierung betont mit ihrem Flughafenkonzept die herausragende Bedeutung des Flughafens Frankfurt Main und wertet den Kapazitätsausbau daher als besonders dringlich. Schon aufgrund der zentralen geographischen Lage sowie

der weit überdurchschnittlichen Anbindung an schnelle Landverkehrsverbindungen in die verschiedensten Richtungen besteht ein erhebliches Interesse daran, den Standort des bedeutendsten deutschen Luftverkehrsdrehkreuzes in Frankfurt am Main beizubehalten und für die Befriedigung der bereits jetzt die Kapazitäten übersteigenden, künftig noch stark zunehmenden Verkehrsnachfrage zu ertüchtigen.

Die Planfeststellungsbehörde würdigt darüber hinaus im Rahmen der Gesamtabwägung, dass die Erhaltung bzw. Stärkung der Verkehrsbedeutung des Flughafens Frankfurt Main positive Auswirkungen auf Beschäftigung, Einkommen und Wirtschaftskraft im Flughafenumland hat und damit weiteren Belangen, an denen ein erhebliches öffentliches Interesse besteht, dienen wird. Bereits aus der gegenwärtigen hohen Zahl der unmittelbar auf dem Flughafengelände Beschäftigten ist die Wirkung des Flughafens als Arbeitsplatz- und Wachstumsmotor überzeugend ersichtlich. Die Vorhabensrealisierung wird neben der langfristigen Sicherung dieser Arbeitsplätze zur Schaffung zahlreicher weiterer direkter Arbeitsplätze auf dem Flughafen und indirekt davon abhängiger bzw. dadurch induzierter Beschäftigungsverhältnisse führen. Sie wird überdies durch die Attraktivitätssteigerung der Flughafenregion für Gewerbeansiedlungen (katalytische Effekte) weitere positive Auswirkungen auf Beschäftigung und Wirtschaftskraft des Rhein-Main-Gebietes und angrenzender Räume haben. Dies wird nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der künftigen Wettbewerbsfähigkeit des weiteren Flughafenumlandes leisten, die bereits heute durch den Standortfaktor Flughafen positiv beeinflusst wird.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach der durchgeführten intensiven Überprüfung davon überzeugt, dass die Flughafenerweiterung mit Belangen der Luftverkehrssicherheit und der öffentlichen Sicherheit vereinbar ist. Sicherheitsgefahren sind im Hinblick auf den künftigen Flugbetrieb auf dem Flughafen Frankfurt Main nicht zu erwarten, da die Erweiterungsmaßnahmen sämtliche Sicherheitserfordernisse des Luftverkehrsrechts erfüllen. In die Abwägung fließt zudem eine Betrachtung des prognostizierten externen flugbetriebsbedingten Risikos ein. Auch insoweit bestehen keinerlei Anhaltspunkte für unzumutbare, der Vorhabensrealisierung entgegen stehende Auswirkungen. Die Risikoexposition der Wohn- und Arbeitsbevölkerung wird auch im engeren Flughafenumfeld das Spektrum gesellschaftlich akzeptierter allgemeiner Lebensrisiken nicht verlassen.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass mit dem Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main nachteilige Auswirkungen auf private und öffentliche Belange, vor allem in der näheren Umgebung des Flughafens, verbunden sind. Dies betrifft insbesondere die

Grundinanspruchnahme, die Fluglärmwirkungen sowie die Auswirkungen auf Habitat- und Vogelschutz, Bannwald sowie Natur und Landschaft. Die Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabensauswirkungen intensiv untersucht und minimiert sie mittels der angeordneten Schutzauflagen. Damit ist sichergestellt, dass keine öffentlichen und privaten Belange in unzulässiger oder unzumutbarer Weise betroffen werden (§ 9 Abs. 2 LuftVG i. V. m. § 74 Abs. 2 S. 2 HVwVfG). Die Wirkung der verfügten Nebenbestimmungen erschöpft sich jedoch nicht in der Garantie einer Einhaltung der durch Abwägung nicht mehr überwindbaren Zumutbarkeitsgrenze, sondern stellt auch unterhalb derselben – insbesondere im Hinblick auf den Fluglärm – sicher, dass die Betroffenheiten der vom Vorhaben berührten Belange auf das bei Verfolgung der gerechtfertigten Vorhabensziele geringstmögliche Maß begrenzt werden. Die trotz der Schutzauflagen verbleibenden Beeinträchtigungen treten hinter die durch verkehrs- und wirtschaftspolitische Zielsetzungen begründeten öffentlichen Interessen an der Flughafenerweiterung zurück und sind infolge dessen hinzunehmen.

Als Ergebnis des Anhörungsverfahrens ist auf eine Reduktion der Flächeninanspruchnahme – insbesondere im südlich des bestehenden Flughafengeländes belegenen Erweiterungsbereich – hingewirkt worden. Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen der Planänderung die für die Erweiterung vorgesehene Gesamtfläche reduziert. Sie hat auf die ursprünglich geplanten Werfthallen, einen neuen Triebwerksprüfstand, eine Triebwerkswartungshalle, Catering- und Bürogebäude sowie mehrere Parkhäuser verzichtet und die künftige Abwasserreinigungsanlage nunmehr auf dem Gelände der bestehenden Kläranlage geplant. Darüber hinaus hat sie die Anordnung der Luftfrachtflächen aus Gründen der Minimierung des Eingriffs in FFH-Gebietsflächen geändert. Die verbleibende Grundinanspruchnahme kann nicht weiter minimiert werden und ist mithin für das Ausbauvorhaben einschließlich der damit verbundenen, rechtlich gebotenen Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

Im Umfang der für die Verfolgung des Planungsziels erforderlichen Flächeninanspruchnahme treten die Interessen an der Fortführung der bisherigen Flächennutzungen hinter den öffentlichen Verkehrsinteressen zurück. Dies gilt auch, soweit privates, bisher zu Erwerbszwecken dienendes Grundeigentum betroffen ist. Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass infolge der planfestgestellten Ersatzaufforstungen landwirtschaftliche Betriebe erhebliche Verluste bislang bewirtschafteter Flächen erleiden. Nach den Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde führt dies aber lediglich in einem Fall dazu, dass von einer abwägungserheblichen Existenzgefährdung des betroffenen Betriebes ausgegangen werden muss. In diesem Fall kann die Planfeststellungsbehörde nicht ausschließen, dass die in Anspruch genommenen Flächen

für die Betriebsführung unabdingbar und unersetzbar sind und der Betrieb bzw. das bisherige Betriebskonzept infolge der Flächeninanspruchnahme aufgegeben werden muss. Gleichwohl überwiegt auch diesbezüglich das öffentliche Interesse an der Durchführung der gesetzlich geforderten Ersatzaufforstungsmaßnahmen gemäß dem in sich schlüssigen, gegenüber geprüften Alternativflächen vorzugswürdigen Ersatzaufforstungskonzept die privaten Interessen an einer unveränderten Weiterführung des eingerichteten und ausgeübten Landwirtschaftsbetriebes. Über die Entschädigung hinsichtlich der Existenzgefährdung ist gemäß den Bestimmungen des Enteignungsrechts in einem nachgelagerten Enteignungsverfahren zu entscheiden.

Sonstige im Ergebnis gegen die Vorhabensrealisierung sprechende Auswirkungen auf Gewerbebetriebe und landwirtschaftliche Betriebe gehen von dem Vorhaben nicht aus. Dies gilt uneingeschränkt auch für die im Nahbereich des erweiterten Flughafens gelegenen Anlagen des Tanklagers Raunheim sowie der Ethylenverdichterstation auf dem von der Vorhabensträgerin erworbenen Ticona-Betriebsgelände. Die mit der Vorhabensverwirklichung einher gehende Ausweitung des Flugbetriebes verursacht keine Sicherheitsrisiken, die Einschränkungen des weiteren Betriebes dieser Anlagen erwarten lassen. Überdies wird das Spektrum geeigneter Maßnahmen zur Reduktion von denkbaren Brand- und Explosionsauswirkungen bereits außerhalb des Planfeststellungsverfahrens von der Vorhabensträgerin aus eigenem Antrieb mittels der vertraglichen Vereinbarung zum Bau einer Schutzwand zwischen dem Tanklager Raunheim und angrenzenden Verkehrswegen bzw. mittels der Vereinbarung zur Verlagerung der Ethylenverdichterstation in einen Bereich mit einer gegenüber dem heutigen Standort wesentlich geminderten Risikoexposition ausgeschöpft. Auch aus diesem Grund sind Belastungen der Anlagenbetreiber in Gestalt der Anordnung auswirkungsbegrenzender Schutzmaßnahmen ausgeschlossen.

Die vom vorhabensbedingt erweiterten Flughafen ausgehenden Lärmemissionen werden nach Abwägung der widerstreitenden Interessen mittels aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen auf ein Maß begrenzt, das – unter Berücksichtigung der für das Vorhaben sprechenden Verkehrsinteressen – hinzunehmen ist. Die angeordneten betrieblichen Regelungen stellen sicher, dass gemäß der gesetzlichen Gewichtungsvorgabe des § 29b Abs. 1 S. 2 LuftVG auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht genommen wird. Die Kombination aus Bewegungskontingentierung für die Gesamtnacht zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr und der auf das Kontingent anzurechnenden Bewegungshöchstgrenze in der sogenannten „Mediationsnacht“ zwischen 23.00 Uhr und 05.00 Uhr gewährleistet, dass – abgestuft nach der Schutzbedürftigkeit in dem jeweiligen Nachtzeitraum – das zur Wahrnehmung der Verkehrsfunktion des Flughafens

unerlässliche Maß nächtlicher Flugaktivitäten nicht überschritten wird. Die Anforderungen an die Zulässigkeit von Flugbewegungen in den von der Planfeststellungsbehörde festgelegten Zeitsegmenten sind dabei umso strenger, je näher diese an die besonders sensible Nachtkernzeit heranrücken.

Die Regelungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) in der Fassung von Art. 1 des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 01.06.2007 (BGBl. I, S. 986) über die Erstattung von Aufwendungen für den baulichen Schallschutz sowie Entschädigungen werden durch die in diesem Beschluss getroffenen Auflagen zu passivem Schallschutz, Entschädigungen und Übernahmeansprüchen ergänzt. In der Gesamtschau wird hierdurch gewährleistet, dass unzumutbare Lärmbelastungen durch flugbetriebsbedingten Lärm, auch in der Zusammenschau mit anderen Lärmquellen, in der Umgebung des Flughafens nicht entstehen oder ihnen abgeholfen wird. Die verbleibenden Lärmauswirkungen werden in die Abwägung der Planfeststellungsbehörde einbezogen, sind aber angesichts der für das Vorhaben sprechenden Belange im Ergebnis hinzunehmen. Gleiches gilt für die insgesamt geringen Lärmauswirkungen, die durch eine Zunahme des Straßen- und Schienenverkehrslärms entstehen. Schädliche Umweltauswirkungen durch die planfestgestellten Bau- und Änderungsmaßnahmen an öffentlichen Straßen werden so weit wie möglich vermieden; durch diese Maßnahmen werden keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Im Hinblick auf die vorgesehenen Baumaßnahmen wird ein hinreichender Schutz vor Lärmauswirkungen sichergestellt.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung aller vorgetragenen und ermittelten kommunalen Belange der Städte und Gemeinden zu dem Ergebnis, dass die im Einzelfall zu erwartenden Beeinträchtigungen der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, Art 137 Abs. 3 HV durch höherrangige öffentliche Interessen am planfestgestellten Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main gerechtfertigt sind. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Städte und Gemeinden aufgrund der Nähe des Flughafens in der Zukunft noch stärkeren Einschränkungen als bisher unterliegen werden. Insoweit ist aber auch in die Abwägung eingestellt, dass es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um einen Ausbau am Standort handelt und aus der jahrelangen Existenz des größten deutschen Flughafens „vor der Haustür“ eine Vorbelastung resultiert, die nicht außer Betracht bleiben kann. Darüber hinaus werden die städtebaulichen Planungsmöglichkeiten durch das planfestgestellte Vorhaben nicht unnötigerweise eingeschränkt. So ist mit der planfestgestellten Nordwestlandebahn die Variante mit den

geringsten Lärmauswirkungen und damit auch mit den geringsten Einschränkungen für die Ausübung der Planungshoheit der Städte und Gemeinden gewählt worden.

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Anforderungen an den Schutz des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 gemäß § 34 HENatG vereinbar. Das Vorhaben führt zu erheblichen Beeinträchtigungen der für die Erhaltungsziele oder Schutzzwecke maßgeblichen Bestandteile folgender Natura-2000-Gebiete (hier: Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung – FFH-Gebiete):

- FFH-Gebiet Nr. 5917-303 „Kelsterbacher Wald“ und
- FFH-Gebiet Nr. 5917-304 „Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf“.

Das planfestgestellte Vorhaben darf gemäß § 34 Abs. 3 HENatG trotzdem zugelassen werden. Zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, sind nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben. Die für das Vorhaben sprechenden zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses überwiegen im vorliegenden Fall den Belang der Unversehrtheit der betroffenen Natura 2000-Gebiete. Die zur Sicherung des Zusammenhanges des Europäischen ökologischen Netzes Natura 2000 notwendigen Maßnahmen (Kohärenzsicherungsmaßnahmen) werden gemäß § 34 Abs. 5 S. 1 HENatG vorgesehen. Als Kohärenzsicherungsmaßnahmen werden Flächen in einem Umfang von insgesamt ca. 1.800 ha im Bereich des großen zusammenhängenden Waldgebietes südlich des Flughafens in das Netz Natura 2000 einbezogen. Diese werden im Rahmen der Eingriffskompensation zu einem großen Teil insbesondere durch den gesteuerten Nutzungsverzicht von Altbäumen weiter aufgewertet. Hierdurch entsteht südlich des Frankfurter Flughafens ein großer Raum aus eng miteinander vernetzten FFH-Gebieten; die Kohärenz des Netzes Natura 2000 wird hierüber gegenüber dem Ist-Zustand sogar verbessert. Weitere FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete werden durch das Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt.

Für das Vorhaben werden ca. 294 ha Wald gerodet und vorübergehend (12 ha) oder dauerhaft (282 ha) insbesondere zum Zweck des Baus der Landebahn, zur Erweiterung im Südbereich und im Bereich der Anschlussstelle Zeppelinheim in eine andere Nutzungsart umgewandelt. Ca. 224 ha hiervon sind als Bannwald ausgewiesen; in diesem Umfang werden die entsprechenden Bannwalderklärungen aufgehoben. Es werden jedoch auch



12 ha Wald wieder bzw. ca. 288 ha Wald neu aufgeforstet und dadurch die Wald- und Bannwaldverluste ausgeglichen.

Das Vorhaben führt zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Angesichts des besonders hohen Gewichts der für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange muss das Integritätsinteresse von Natur und Landschaft in begrenztem Umfang dahinter zurücktreten. Die Planfeststellungsbehörde hat im Benehmen mit der Obersten Naturschutzbehörde durch die Planfeststellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans und umfangreiche Nebenbestimmungen sichergestellt, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe auf das unvermeidliche Minimum beschränkt und die verbleibenden Beeinträchtigungen weitgehend ausgeglichen werden. Die verbleibenden nicht ausgleichbaren Eingriffsfolgen können durch Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert werden. Die erforderlichen naturschutzrechtlichen Befreiungen konnten erteilt werden.

Die Konflikte um das Schutzgut Wasser werden durch den Erlass geeigneter Nebenbestimmungen bewältigt. Dem Schutz von Grundwasser und Oberflächengewässern wird durch die Planung der Vorhabensträgerin, die durch zahlreiche Auflagen der Planfeststellungsbehörde modifiziert wird, hinreichend Rechnung getragen. Nachteilige Auswirkungen des Konzepts zur Entwässerung der vorhabensbedingt neu hinzukommenden bzw. zu ändernden Flugbetriebs- und sonstigen Verkehrsflächen auf den Wasserhaushalt und die Gewässerökologie sind nicht zu erwarten. Auch Trinkwassergewinnungsanlagen sind nicht gefährdet. Eine bedeutende Beeinflussung der Strömungsverhältnisse des Grundwassers in Form von Aufstau vor und Absenkung hinter den vorhabensbedingt zu errichtenden Anlagen durch das Einbinden der Bauwerke in grundwasserführende Schichten steht ebenfalls nicht zu befürchten. Auch die bauzeitliche Grundwasserhaltung hat keine nachteiligen Auswirkungen auf Qualität und Quantität des Grundwassers.

Auswirkungen auf die Luftqualität im Ballungsraum Rhein-Main sind angesichts der herausragenden Bedeutung des planfestgestellten Vorhabens hinzunehmen. Die vorhabensbedingten Schadstoffemissionen begründen keine Gefahr für die menschliche Gesundheit. Die prognostizierten Überschreitungen der einschlägigen Immissionsgrenzwerte sind zumeist auf das Flughafengelände selbst, die unmittelbar an den Flughafen angrenzenden Waldflächen und die Autobahnen A 3, A 5 und A 67 beschränkt, wo sich Menschen nicht über einen relevanten Zeitraum aufhalten. Dass der  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  am südlichen Rand der Wohnbebauung von Kelsterbach geringfügig überschritten wird, steht der Planfeststellung ebenfalls nicht entgegen. In Anbetracht der  $\text{PM}_{10}$ -Belastung, die für die Bauphase ermittelt wurde, hat die Planfeststellungsbehörde

zahlreiche Nebenbestimmungen verfügt, um die Auswirkungen in den umliegenden Gemeinden zu minimieren.

Auch die Gesamtschau der Umweltauswirkungen des Vorhabens, die der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung zu entnehmen sind, und der vorgesehenen Vermeidungs-, Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen führt zu dem Ergebnis, dass die verbleibenden negativen Umweltauswirkungen unter Abwägung mit den gerechtfertigten Planungszielen zumutbar und hinzunehmen sind. Dies gilt auch unter Einbeziehung der Wechselwirkungen zwischen den Auswirkungen auf unterschiedliche Schutzgüter.

Nach durchgeführter Abwägung aller für und gegen das planfestgestellte Vorhaben streitenden öffentlichen und privaten Belange gelangt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die Summe der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Interessen die Gesamtheit der negativen Vorhabensauswirkungen überwiegt. Mittels der angeordneten Regelungen und Nebenbestimmungen werden sämtliche durch das Vorhaben hervorgerufenen abwägungserheblichen Konflikte bewältigt. Den im Interesse der Vorhabensverwirklichung berührten öffentlichen und privaten Belangen wird damit ausreichend Rechnung getragen.

Das Vorhaben kann demzufolge mit den getroffenen Regelungen und angeordneten Nebenbestimmungen planfestgestellt werden.