



HESSISCHER LANDTAG

23. 02. 2005

**Antwort
der Landesregierung
auf die Große Anfrage der Fraktion der FDP
betreffend Ausbau des Frankfurter Flughafens
Drucksache 16/2417**

Die Große Anfrage beantwortet der Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung im Namen der Landesregierung wie folgt:

Änderung des Landesentwicklungsplans

Frage 1. Wann wird das Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan eingeleitet?

Die oberste Landesplanungsbehörde wird voraussichtlich im Winter 2004/2005 den Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 der Landesregierung zur Beschlussfassung über die Einleitung der Anhörung vorlegen.

Frage 2. Welche Institutionen, Träger öffentlicher Belange und kommunale Körperschaften sind bei der Fortschreibung des Landesentwicklungsplans zu beteiligen?

Bei der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 sind die in § 8 Abs. 3 Hessisches Landesplanungsgesetz (HLPG) genannten Stellen zu beteiligen. Dies sind insbesondere der Bund und die benachbarten Länder, die kommunalen Gebietskörperschaften und ihre Spitzenverbände, der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, der Zweckverband Raum Kassel, der Raumordnungsverband Rhein-Neckar, die drei hessischen Regionalversammlungen, Organisationen der Wirtschaft und der Gewerkschaften, die nach dem Bundesnaturschutzgesetz anerkannten Naturschutzverbände sowie die Aufgabenträger in den Bereichen Verkehr sowie Ver- und Entsorgung.

Frage 3. Wird der Landesentwicklungsplan als Rechtsverordnung beschlossen oder ist beabsichtigt, den Landesentwicklungsplan vollständig oder teilweise als Gesetz beschließen zu lassen?

Die Landesregierung hält aus grundsätzlichen Erwägungen eine verstärkte Mitwirkung des Gesetzgebers bei der Feststellung des Landesentwicklungsplans für angemessen und wünschenswert. Es ist daher beabsichtigt, die jetzige Vorschrift des § 8 Abs. 4 Satz 1 HLPG in der Weise zu ändern, dass die Feststellung des Landesentwicklungsplans durch Rechtsverordnung der Zustimmung des Landtags bedarf. Eine Aufstellung oder Änderung des Landesentwicklungsplans durch Gesetz wäre mit keiner wesentlichen Beschleunigung des Änderungsverfahrens verbunden. Ebenso wie der Verordnungsgeber nach dem HLPG ist auch der Landesgesetzgeber an die einschlägigen Vorschriften des Bundesrechts gebunden. Für die Änderung des Landesentwicklungsplans durch Gesetz würde insbesondere die rahmenrechtliche Vorschrift des § 7 Raumordnungsgesetz (ROG) ebenso gelten. § 7 Abs. 7 ROG schreibt vor, dass bei der Aufstellung von Raumordnungsplänen die Grundsätze der Raumordnung gegeneinander und untereinander abzuwägen sind; sonstige öffentliche und private Belange sind in der Abwägung zu berücksichtigen. Auch wenn der Landesentwicklungsplan durch Gesetz geändert würde, müssten demnach sämtliche Verfahrensschritte eingehalten werden, die für eine umfassende Abwägung erforderlich sind. Insbesondere sind die Pflichten zur Durchführung einer Umweltprüfung (Frage 10),

zur Beachtung des zur Umsetzung der Seveso-II-Richtlinie ergangenen Rechts (Frage 14) und zur Durchführung einer Prüfung nach den §§ 34 und 35 des Bundesnaturschutzgesetzes (Umsetzung der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie, Frage 67) unabhängig von der gewählten Rechtsform für die Änderung des Plans.

Frage 4. Welche Inhalte des Landesentwicklungsplans werden als Gesetz beschlossen, wenn eine teilweise Beschlussfassung durch den Hessischen Landtag als Gesetz beabsichtigt ist?

Siehe Antwort zu Frage 3.

Frage 5. Welche Vorteile hätte eine gesetzgeberische Entscheidung durch den Landtag?

Eine Entscheidung des Landtags verleiht dem Landesentwicklungsplan insbesondere für die großen Infrastrukturmaßnahmen eine stärkere Bedeutung. Mit der jetzt vorgesehenen Änderung des Landesentwicklungsplans wird z.B. das auf absehbare Zeit wichtigste Element der Infrastrukturausstattung des Landes Hessen angesprochen. Die notwendigen raumordnerischen und landesplanerischen Voraussetzungen für die Teilhabe des Flughafens an der Entwicklung des allgemeinen Luftverkehrs und die damit verbundenen mittelbaren und unmittelbaren Effekte zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen sowie der Schaffung zukunftsicherer Infrastruktur stehen seit Jahren im Zentrum der landespolitischen Diskussion. Nach Auffassung der Landesregierung müssen Entscheidungen von solcher Tragweite dem demokratisch gewählten höchsten Organ im Bundesland Hessen vorbehalten bleiben. Der Gesetzgeber muss eindeutig Position beziehen - und zwar nicht nur abstrakt zur Erweiterung des Flughafens unter den Bedingungen des Mediationspaketes, sondern konkret zu der Variante, die von der Landesregierung nach umfassender Abwägung als die geeignetste vorgeschlagen wird. Dies gilt für alle bedeutenden Entscheidungen für die Entwicklung des Landes. Dies bedeutet für den Landtag mehr Mitwirkungsmöglichkeit, aber auch mehr Verantwortung bei der Gestaltung landesplanerischer Ziele. Die landesplanerischen Festlegungen zu der Variante, die sich als die vorzugswürdigste erweist, sind von zentraler Bedeutung für die Rechtsbeständigkeit der weiteren planungsrechtlichen Entscheidungen. Ohne eine Zustimmung des Landtags wird es daher keine rechtsverbindliche Entscheidung über den geänderten Landesentwicklungsplan geben.

Während die Durchführung von beantragten Planfeststellungsverfahren für raumbedeutsame Vorhaben und Infrastrukturprojekte (BABs, Schienenstrecken-Flughäfen) ein rechtlich stark normiertes Verwaltungsverfahren darstellt, ist die Schaffung der notwendigen Voraussetzungen im Landesentwicklungsplan für solche Projekte ein politischer Gestaltungsakt, der nach jetziger Gesetzeslage zwar ein aufwendiges Beteiligungsverfahren insbesondere von Kommunen und Trägern öffentlicher Belange vorsieht, aber keine unmittelbare Mitwirkung des Gesetzgebers.

Frage 6. Die Landesregierung geht davon aus, dass Offenlegung und Anhörung zum Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan parallel zum Planfeststellungsverfahren für die Landebahn erfolgen können. Wann muss die Feststellung des Landesentwicklungsplans oder der Beschluss über den Landesentwicklungsplan durch den Landtag erfolgt sein?

Einen bestimmten Zeitpunkt, zu dem die Feststellung der Änderung des Landesentwicklungsplans erfolgt sein müsste, gibt es aus rechtlicher Sicht nicht. Ein Planfeststellungsbeschluss, der auf der geplanten Änderung des Landesentwicklungsplans aufbaut, kann allerdings nur nach dem In-Kraft-Treten der Änderung ergehen. Entscheidend ist hierbei nicht das Einhalten eines bestimmten zeitlichen Abstandes, sondern die Beachtung der Ziele des Landesentwicklungsplans in der Abwägung.

Frage 7. Welche Rechtsmittel können hinsichtlich des Landesentwicklungsplans (Rechtsverordnung bzw. Gesetz) eingelegt werden?

Der Landesentwicklungsplan unterliegt als Rechtsverordnung der verwaltungsgerichtlichen Normenkontrolle nach § 47 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Im Falle einer Änderung des Landesentwicklungsplans durch Gesetz wäre zu unterscheiden: Das Gesetz könnte einerseits für die Änderung die Rückkehr zum Verordnungsrang und damit die Möglichkeit der späteren Änderung durch Rechtsverordnung vorsehen (so genannte "Entsteinerungsklausel"). In diesem Falle käme nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ebenfalls eine verwaltungsgerichtliche Normenkontrolle in Betracht. Würde

ein änderndes Gesetz hingegen keine Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang vorsehen, so unterlägen die hierdurch eingefügten und geänderten Festlegungen nicht der verwaltungsgerichtlichen Normenkontrolle.

In allen genannten Fällen sind auch Anträge auf Prüfung der Verfassungsmäßigkeit des Gesetzes sowie kommunale Grundrechtsklagen vor dem Hessischen Staatsgerichtshof denkbar (Art. 131 Hessische Verfassung, §§ 39, 46 Gesetz über den Staatsgerichtshof). Vor dem Bundesverfassungsgericht wären grundsätzlich eine abstrakte Normenkontrolle hinsichtlich der Übereinstimmung mit dem Grundgesetz und Bundesrecht oder eine kommunale Verfassungsbeschwerde möglich (Art. 93 Abs. 1 Nr. 2 und 4 b Grundgesetz (GG)).

Frage 8. Kann das Planfeststellungsverfahren erst nach einer bestandskräftigen Entscheidung über den Landesentwicklungsplan abgeschlossen werden?

Eine Rechtsverordnung wird in ihrer Wirksamkeit und Vollziehbarkeit nicht dadurch gehemmt, dass sie in einem gerichtlichen Verfahren überprüft wird. Nur unter engen Voraussetzungen ist der Erlass einer einstweiligen Anordnung durch das Gericht denkbar. Unabhängig davon, ob der Landesentwicklungsplan gerichtlich angefochten wird und entsprechende gerichtliche Entscheidungen bereits rechtskräftig sind, kann daher ein auf dem Plan aufbauendes Planfeststellungsverfahren zum Abschluss geführt werden.

Frage 9. Welche Risiken bestehen, wenn der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Landebahn vor der Bestandskraft des geänderten Landesentwicklungsplans erlassen wird?

Sollten nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses einschlägige Ziele des Landesentwicklungsplanes gerichtlich für nichtig erklärt werden, könnte dies die vollständige oder teilweise Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zur Folge haben. Unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang dies denkbar ist, lässt sich gegenwärtig nicht näher bestimmen, da weder das Verfahren zur Änderung des Landesentwicklungsplans noch das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sind. Entsprechende Abwägungsmängel des Planfeststellungsbeschlusses würden allerdings nur dann zu seiner vollständigen oder teilweisen Aufhebung führen, wenn sie nicht durch eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren behoben werden könnten.

Frage 10. Ist bei der Fortschreibung bzw. Änderung des Landesentwicklungsplans eine so genannte Plan-UVP erforderlich?

Ja. Aus der Richtlinie 2001/42/EG vom 27. Juni 2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (häufig als Plan-UP-Richtlinie bezeichnet) folgt die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, bestimmte Pläne und Programme einer Umweltprüfung zu unterziehen. Zu den prüfungspflichtigen Plänen und Programmen zählen unter anderem Pläne in den Bereichen Raumordnung und Verkehr, durch die der Rahmen für die Genehmigung bestimmter Projekte (wie etwa eines Flughafens) gesetzt wird. Die Prüfungspflicht gilt unabhängig davon, ob ein Plan durch eine Behörde ausgearbeitet und angenommen oder von einer Behörde für die Annahme durch das Parlament im Wege eines Gesetzgebungsverfahrens ausgearbeitet wird.

In Umsetzung der Richtlinie ordnet § 7 ROG der Fassung vom 24. Juni 2004 (BGBl I S. 1359) die Durchführung einer Umweltprüfung bei der Aufstellung oder Änderung von Raumordnungsplänen an. Diese Neufassung von § 7 ROG ist am 20. Juli 2004 in Kraft getreten und ist unmittelbar geltendes Recht bis eine Umsetzung durch Landesrecht erfolgt ist. Somit ist bei der Änderung des Landesentwicklungsplans eine Umweltprüfung durchzuführen.

Frage 11. Was ist Gegenstand der Plan-UVP?

Die Umweltprüfung nach § 7 ROG setzt sich aus verschiedenen Verfahrensschritten zusammen. Kernstück der Umweltprüfung ist die Erstellung eines Umweltberichts über die voraussichtlichen Auswirkungen, die die Durchführung des Plans auf die Umwelt hat. Den öffentlichen Stellen und der Öffentlichkeit ist frühzeitig und effektiv Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf des Landesentwicklungsplans und seiner Begründung sowie zum Umweltbericht zu geben. Dem wird nachgekommen, indem parallel zur Beteiligung nach § 8 Abs. 3 HLPG eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wird. Der Umweltbericht und die eingegangenen Stellungnahmen sind bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen. In der Begründung des Landesentwicklungsplans ist zu dokumentieren, wie der Umweltbericht, die Stellungnahmen und Umwelterwägungen im Allgemeinen berücksichtigt

wurden und welche Gründe für die getroffene Abwägung entscheidungserheblich waren. Zudem sind die Maßnahmen zu benennen, mit denen die Umweltauswirkungen der Durchführung des Plans überwacht werden sollen. Der Landesentwicklungsplan wird mitsamt seiner Begründung bekannt gegeben.

Frage 12. Welche gutachterlichen Untersuchungen sind noch vor Einleitung des Landesentwicklungsplan-Änderungsverfahrens erforderlich?

In die landesplanerische Abwägung zur Änderung des LEP sind neben dem bereits vorliegenden Abwägungsmaterial noch weitere Gutachten und aktualisierte Unterlagen einzubeziehen. Dabei handelt es sich insbesondere um folgende Unterlagen:

- eine Untersuchung der Auswirkungen des Flugbetriebs am Flughafen Frankfurt Main auf das Shell-Tanklager (früher DEA-Tanklager) in Raunheim sowie möglicher Wechselwirkungen mit den Betriebsgeländen der Firmen Ticona und Infracore am Standort Kelsterbach für den Planfall (Variante Nordwest) und den Ist-Fall;
- eine Untersuchung der flugbetrieblichen Störfall-Eintrittswahrscheinlichkeit für den Ist-Fall auf dem Gelände der Firmen Ticona und Infracore am Standort Kelsterbach;
- ein rechtliches Gutachten zu der Frage, in welcher Weise den Anforderungen von Art. 12 Abs. 1 Seveso-II-Richtlinie im Rahmen der landesplanerischen Abwägung Rechnung zu tragen ist;
- eine Konfigurationsanalyse der drei Varianten Nordwest, Nordost und Süd einschließlich einer vertiefenden Betrachtung des externen Risikos;
- ein qualitätssicherndes Gutachten zu der für die Konfigurationsanalyse maßgebenden Untersuchung des externen Risikos.

Frage 13. Wird der Gegenstand des Änderungsverfahrens vom Landesentwicklungsplan lediglich die Nordwestlandebahn sein oder werden auch die beiden anderen Varianten und die "Null-Variante" erneut untersucht?

Im Rahmen der Änderung des Landesentwicklungsplans ist eine Abwägung unter Einbeziehung aller relevanten Belange vorzunehmen. Die Abwägung wird unter Vornahme eines erneuten Vergleichs der Varianten Nordwest, Nordost und Süd sowie auch der so genannten Nullvariante erfolgen. In die Abwägung werden die Erkenntnisse und Abwägungsgesichtspunkte aus der landesplanerischen Beurteilung einfließen und durch neu gewonnene Erkenntnisse ergänzt und aktualisiert werden.

Frage 14. Durch die Änderungsrichtlinie vom 16. Dezember 2003 hat die Seveso-II-Richtlinie angeblich eine Änderung erfahren. Worin besteht diese Änderung und wie wird die Seveso-II-Richtlinie im Landesentwicklungsplan-Änderungsverfahren berücksichtigt?

Die Richtlinie 96/82/EG vom 9. Dezember 1996 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen (Seveso-II-Richtlinie) bezweckt die Verhütung schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen und die Begrenzung der Unfallfolgen. Sie ist durch die Richtlinie 2003/105/EG vom 16. Dezember 2003 geändert worden. Diese Änderungsrichtlinie enthält unterschiedliche Regelungen, unter anderem zum Anwendungsbereich der Richtlinie und den Pflichten der Betreiber von Seveso-II-Betrieben. Eine der Änderungen betrifft die Regelung in Art. 12 der Seveso-II-Richtlinie, wonach langfristig dem Erfordernis Rechnung zu tragen ist, dass zwischen Seveso-II-Betrieben und bestimmten schutzbedürftigen Gebieten ein angemessener Abstand gewahrt bleibt. Dies soll künftig auch in Hinsicht auf öffentlich genutzte Gebäude, Freizeitgebiete und (so weit wie möglich) wichtige Verkehrswege geschehen. Die Änderungsrichtlinie ist noch nicht in deutsches Recht umgesetzt worden und gegenwärtig auch nicht anderweitig verbindlich. Die europäischen Mitgliedstaaten haben der Änderungsrichtlinie ab dem 1. Juli 2005 nachzukommen. Die Landesregierung bezieht die diesbezüglich bevorstehende Rechtsänderung in ihre Überlegungen mit ein.

Im Übrigen gilt die Seveso-II-Richtlinie entsprechend dem EG-Vertrag nicht unmittelbar, sondern ist durch das deutsche Recht umgesetzt worden. Bei der Änderung des Landesentwicklungsplans wird daher eine Entscheidung auf der Grundlage der entsprechenden Vorschriften des deutschen Rechts erfolgen. Bei der Auslegung des deutschen Rechts wird die Seveso-II-Richtlinie als Orientierung herangezogen werden.

Frage 15. Ist nach Beachtung der Seveso-II-Richtlinie im Landesentwicklungsplan-Änderungsverfahren eine erneute Beachtung der Seveso-II-Richtlinie im Planfeststellungsverfahren erforderlich?

§ 50 BImSchG schreibt in Umsetzung der Seveso-II-Richtlinie vor, dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen in Seveso-II-Betrieben hervorgerufene Auswirkungen auf Wohngebiete und sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Diese Vorschrift gilt sowohl für die Änderung des Landesentwicklungsplans als auch im Planfeststellungsverfahren. In beiden Verfahren wird sie ergänzt durch den raumordnerischen bzw. den fachplanerischen Abwägungsgrundsatz (§ 6 Abs. 6 HLPg bzw. § 8 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG)). Im Planfeststellungsverfahren ist die Seveso-II-Thematik also erneut zu bewerten, wobei auf die Erkenntnisse aus dem Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan zurückgegriffen werden kann.

Frage 16. Wird das Absturzrisiko für alle drei im Raumordnungsverfahren überprüften Varianten ermittelt und untersucht?

Die Konfigurationsanalyse wird für die drei im Raumordnungsverfahren vertieft geprüften und beurteilten Varianten Nordwest, Nordost und Süd eine aktualisierte Risikoermittlung enthalten.

Frage 17. Auf welcher Grundlage soll die Stellungnahme der Störfallkommission beurteilt werden?

Die Störfallkommission ist ein Gremium zur Beratung der Bundesregierung, das sich aus Vertretern von Wissenschaft, Behörden und Verbänden zusammensetzt. Sie soll gutachtlich in regelmäßigen Abständen sowie aus besonderem Anlass Möglichkeiten zur Verbesserung der Anlagensicherheit aufzeigen. Im vorliegenden Fall beauftragte das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit die Störfallkommission mit einer Stellungnahme. Die Stellungnahme der Störfallkommission entfaltet für die Landesregierung keine rechtliche Bindungswirkung, verdient aber besonderes Augenmerk, da in der Störfallkommission ein breit gefächelter Sachverstand versammelt ist. Dies entbindet die oberste Landesplanungsbehörde indes nicht von der Notwendigkeit, im vorliegenden Fall selbst die rechtlichen Gegebenheiten zu prüfen und die erforderlichen Informationen einzuholen. Die Stellungnahme der Störfallkommission wird hierbei berücksichtigt und ihrerseits anhand der Rechtslage und der vorhandenen Informationen überprüft werden.

Frage 18. Gibt es gutachterliche Stellungnahmen, die der Beurteilung der Störfallkommission widersprechen?

Es liegen gutachterliche Stellungnahmen vor, die sich kritisch mit der Beurteilung der Störfallkommission auseinandersetzen.

Frage 19. Gibt es im deutschen Recht Normen zur Beurteilung des externen Risikos durch den Luftverkehr und kommen diese bereits im LEP-Änderungsverfahren zur Anwendung?

Die verfassungsrechtliche Entscheidung zugunsten des Luftverkehrs (siehe Art. 73 Nr. 6 GG) bringt zum Ausdruck, dass die allgemeinen Risiken des Luftverkehrs - auch für Dritte - von der Rechtsordnung akzeptiert werden. Das LuftVG (§§ 12 ff.) sieht im Falle der Genehmigung eines Flughafens im Interesse der Sicherheit des Luftverkehrs und der Allgemeinheit vor, dass ein Bauschutzbereich festzulegen ist. In diesem Bauschutzbereich bedarf die Genehmigung von Bauwerken und anderen Luftfahrthindernissen (gegebenenfalls bei Überschreitung bestimmter Bauhöhen) der Zustimmung der Luftfahrtbehörden; auch das Kennzeichnen oder Abtragen von Luftfahrthindernissen ist möglich. Weiterhin sehen die Richtlinien des Bundesverkehrsministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb (Stand 2. November 2001) Hindernisbegrenzungsflächen für solche Start- und Landebahnen vor. Die genannten Vorschriften werden auch bei der Änderung des Landesentwicklungsplans berücksichtigt.

Im Übrigen gibt es im deutschen Luftverkehrsrecht keine konkreten rechtlichen Vorgaben zur Ermittlung und Bewertung des externen Risikos durch den Luftverkehr.

- Frage 20. Wenn nein, auf welche rechtlichen Regelungen bezüglich der Beurteilung des externen Risikos kann sich die Genehmigungsbehörde berufen bzw. kann sie anwenden? Gilt dies bereits im Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan?

Soweit dies erforderlich und zweckmäßig ist, können Methoden und Maßstäbe der Risikoeinschätzung in anderen Rechtsbereichen vergleichend herangezogen werden. Im Wege der Rechtsvergleichung können hierbei auch die Gesetzgebung und die Verwaltungspraxis anderer Länder betrachtet werden. Bei der Heranziehung von Methoden und Maßstäben aus anderen Rechtsbereichen oder gar aus Rechtssystemen anderer Länder ist indes stets zu fragen, inwieweit sie auf den vorliegenden Fall übertragbar sind. Diese Erwägungen gelten auch für das Verfahren zur Änderung des Landesentwicklungsplans.

- Frage 21. Welche bestehenden und geplanten Einrichtungen und Bauwerke am Flughafen sind im Hinblick auf das externe Risiko vertretbar oder nicht?

Die bestehenden und geplanten Einrichtungen und Bauwerke am Flughafen werden im Hinblick auf Sicherheitsbelange untersucht und im Rahmen der landesplanerischen Abwägung bewertet. Hinsichtlich der Bewertung wird auf die Antworten zu den Fragen 19 und 20 verwiesen. Dem Ergebnis der Abwägung soll an dieser Stelle nicht vorgegriffen werden.

- Frage 22. Wird mit der Genehmigung des "Air-Rail-Centers" die Genehmigung einer Landesbahn erschwert?

Auf die Antwort der Frage 21 wird verwiesen. Diese Frage kann nach gegenwärtigem Kenntnisstand noch nicht abschließend beantwortet werden.

- Frage 23. Welche Kriterien hinsichtlich des externen Risikos können zu einer Ungeeignetheit der Bahnkonfiguration führen?

In die Abwägung im Rahmen der Änderung des Landesentwicklungsplans sind der grundgesetzliche Schutz des menschlichen Lebens und der körperlichen Unversehrtheit sowie der Schutz von Natur und Landschaft einzubeziehen. Soweit bei zu berücksichtigenden Unfallszenarien Seveso-II-Betriebe involviert sind, werden diese Grundsätze durch § 50 Bundesimmissionschutzgesetz und die Seveso-II-Richtlinie konkretisiert. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass das allgemeine durch den Luftverkehr bedingte externe Risiko von Rechtsordnung und Gesellschaft akzeptiert wird.

- Frage 24. Sind im Hinblick auf die unterschiedlichen Rechtsgüter und unterschiedlichen Beteiligten im Landesentwicklungsplan-Änderungsverfahren und im Planfeststellungsverfahren zum Bau einer Landesbahn unterschiedliche Ergebnisse hinsichtlich des "Obs" und der Lage der Landesbahn denkbar oder ist die Entscheidung im Landesentwicklungsplan für das Planfeststellungsverfahren bindend?

Die Ziele des Landesentwicklungsplans setzen für die Entscheidung im Planfeststellungsverfahren einen verbindlichen, aber ausfüllungsbedürftigen Rahmen. Im Planfeststellungsverfahren wird eine umfassende Prüfung vorgenommen, die in diesem Umfang und mit diesem Detaillierungsgrad nicht durch die Landesplanung vorweggenommen werden kann. Hieraus folgt auch, dass trotz einer positiven Vorentscheidung im Landesentwicklungsplan für bestimmte Ausbaumaßnahmen die Entscheidung im Planfeststellungsverfahren negativ ausfallen kann. Sofern die Planfeststellungsbehörde inhaltlich von Zielen des Landesentwicklungsplans abweichen will, ist dies nur insoweit möglich, als die Voraussetzungen für die Zulassung einer Abweichung nach § 8 Abs. 8 HLPG gegeben sind. Ansonsten wäre gegebenenfalls zu prüfen, ob eine Änderung von Zielen des Landesentwicklungsplans möglich und geboten ist.

- Frage 25. Das Regierungspräsidium hat die Antragstellerin aufgefordert, die Planfeststellungsunterlagen zu komplettieren bzw. hat Nachforderungen gestellt. Gelten diese Nachforderungen auch für das Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan?

Die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren dienen teilweise auch der Vervollständigung des Abwägungsmaterials zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000.

- Frage 26. Mitte Mai hat ein Gespräch in der Europäischen Kommission über das Vertragsverletzungsverfahren zur Umsetzung der Seveso-II-Richtlinie stattgefunden. Wann ist mit einer Entscheidung der Europäischen Kommission darüber zu rechnen, dass das Vertragsverletzungsverfahren nicht fortgesetzt wird?

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland hat mit Schreiben vom 1. Juli 2004 die Europäische Kommission gebeten, das Vertragsverletzungsverfahren, das sich auf die Anwendung der Seveso-II-Richtlinie im Zusammen-

hang mit dem geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt Main bezieht, einzustellen. Die Entscheidung der Europäischen Kommission bleibt abzuwarten.

Frage 27. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Landesregierung, dass der Seveso-II-Richtlinie ordnungsgemäß Rechnung getragen wird, wenn die Fragen im Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan behandelt werden?

Auf die Antwort zu Frage 26 wird verwiesen.

Planfeststellungsverfahren

Frage 28. Das Regierungspräsidium hat die Antragstellerin aufgefordert, die Planfeststellungsunterlagen zu komplettieren. Wann ist mit der Vorlage der noch fehlenden Unterlagen zu rechnen?

Die Fraport AG hat Folgendes mitgeteilt:

"Das Regierungspräsidium hatte der Fraport AG mit Schreiben vom 11. Februar 2004 mitgeteilt, dass für die Einleitung des Anhörungsverfahrens die am 9. September 2003 eingereichten Planfeststellungsunterlagen noch nicht vollständig sind und für die Vollständigkeit die Erfüllung der im einzelnen bezeichneten Nachforderungen notwendig ist. Die um diese Nachforderungen vervollständigten Planfeststellungsunterlagen wurden bis Ende September 2004 bei der Anhörungsbehörde eingereicht."

Frage 29. Welches sind die wesentlichen Nachforderungen, die von Fraport zu erfüllen sind?

Die Nachforderungen betrafen unter anderem die Beseitigung von Widersprüchlichkeiten, die Ergänzung bestimmter Angaben - z.B. zur Entwässerung der geplanten Landebahn Nordwest oder zur nächtlichen Lärmbelastung durch Einzelschallereignisse - sowie die Überarbeitung von Plänen, Erläuterungen und Gutachten. Hierzu gehörte insbesondere die Berücksichtigung der seit dem Raumordnungsverfahren neu gewonnenen Erkenntnisse, z.B. bei der Herleitung der Standortauswahl oder der Studie zur FFH-Verträglichkeit. Umfangreich sind besonders die Nachforderungen zu den im Zuge des Flughafenbaus geplanten Straßenbaumaßnahmen, aber auch zum Themenbereich Wasser sowie zum Bereich der Ver- und Entsorgung. Das Nachforderungsschreiben des RP Darmstadt vom 11. Februar 2004 umfasst neben Nachforderungen i.e.S. auch Bearbeitungshinweise und Empfehlungen. Insgesamt hat das Nachforderungsschreiben einen Umfang von 114 Druckseiten und enthält knapp 700 Einzelpunkte.

Frage 30. Konnte die Fraport AG hinsichtlich einzelner Nachforderungen den Nachweis erbringen, dass diese Nachforderungen nicht erforderlich sind?

Die Fraport AG hat zu einigen der im Schreiben des RP Darmstadt vom 11. Februar 2004 enthaltenen Nachforderungen und Hinweise Stellung genommen. Daraufhin konnte von einzelnen Nachforderungen und Hinweisen abgesehen werden. Diese Änderungen, die über 70 einzelne Punkte betreffen, hat das RP Darmstadt mit Schreiben vom 30. August 2004 mitgeteilt. Die Vollständigkeit der Unterlagen ist hergestellt.

Frage 31. Ist die vorherige Abarbeitung aller Nachforderungen der Landesregierung Voraussetzung für die Annahme des "vollständigen" Planfeststellungsantrages?

Siehe Antwort zu Frage 30.

Frage 32. Gehen die Nachforderungen des Regierungspräsidiums über die Ergebnisse der Auftragskonferenzen hinaus?

Es ist unklar, was mit "Auftragskonferenzen" gemeint ist. Sollten damit die auf Wunsch der Fraport AG erfolgten Beratungsgespräche nach § 25 HVwVfG gemeint sein, die verstärkt im zweiten Halbjahr 2002, aber auch zu anderen Zeitpunkten stattgefunden haben, kann nicht von einer erschöpfenden Behandlung aller Einzelheiten des Planfeststellungsantrags die Rede sein. Deshalb sind die Einzelpunkte des Nachforderungsschreibens auch nicht in allen Punkten identisch mit den Ergebnissen der Beratungsgespräche.

Frage 33. Sind die Nachforderungen des Regierungspräsidiums mit dem HMWVL abgestimmt?

Ja.

- Frage 34. Grundlage der Genehmigungsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren ist eine Luftverkehrsprognose. Wer erstellt diese Luftverkehrsprognose bzw. wer prognostiziert den der Ausbauplanung zugrunde liegenden Bedarf?

Die Luftverkehrsprognose ist Bestandteil der Unterlagen, die dem Antrag der Fraport AG auf Planfeststellung beigelegt sind. Die Planfeststellungsbehörde wird dieses von der Antragstellerin vorzulegende Gutachten unter Berücksichtigung der hierzu im Laufe des Verfahrens vorgetragenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie der im Übrigen bekannten Tatsachen zu würdigen haben.

- Frage 35. Ist es notwendig, die bislang zugrunde gelegte Prognose zu aktualisieren?

Siehe Antwort zu Frage 34.

- Frage 36. Die Gutachten zur Risikobewertung an der Anlage Ticona fordern bauliche Änderungen an diesen Anlagen. Worin bestehen diese?

Ob und gegebenenfalls welche baulichen Änderungen an Anlagen der Firma Ticona erforderlich werden, kann erst am Ende des Planfeststellungsverfahrens entschieden werden. Es ist gerade Aufgabe dieses Verfahrens, die relevanten Fragen tatsächlicher und rechtlicher Art zu klären.

- Frage 37. Gibt es seitens der Antragstellerin entsprechende Verhandlungen zur Lösung dieser Fragen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens?

Die Fraport AG hat Folgendes mitgeteilt:

"Es liegt im Interesse der Fraport AG, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu einer Verständigung mit Ticona über Maßnahmen zu kommen, die im Zusammenhang mit der Landebahn Nordwest notwendig werden. Entsprechende Kontakte mit Ticona und deren Muttergesellschaft sind seit geraumer Zeit aufgenommen, das Stadium konkreter Verhandlungen ist jedoch noch nicht erreicht."

- Frage 38. Werden oder wurden neben der Entwicklung des Flughafens auch andere flächenrelevante Entwicklungen im Umfeld der Ticona auf ihre Kompatibilität nach der Seveso-II-Richtlinie überprüft?

Die Anforderungen von § 50 BImSchG bzw. des Grundsatzes der gerechten Abwägung (siehe Frage 15) gelten auch für die Entwicklungen im Umfeld von Seveso-II-Betrieben. Im Umfeld der Ticona sind keine Fälle bekannt, in denen diesbezüglich eine detaillierte Prüfung erforderlich gewesen wäre. Im Übrigen ist die störfallrechtliche Situation im Rahmen der Erteilung von immissionsschutzrechtlichen Genehmigungen für die Ticona GmbH wiederholt überprüft worden und wird auch in Zukunft überprüft werden.

- Frage 39. Kann nach Ansicht der Landesregierung mit dem Bau einer Landebahn begonnen werden, wenn im Wege der Überprüfung des Sofortvollzuges der Planfeststellungsbeschluss bestätigt worden ist und die Frage einer Entschädigung noch nicht geklärt ist, oder ist eine bestandskräftige Entscheidung Voraussetzung für Enteignungsmaßnahmen und den nachfolgenden Baubeginn?

Rechtliche Voraussetzung für einen Baubeginn ist zunächst ein vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss. Nach der Bestimmung des § 10 Abs. 6 S. 1 LuftVG tritt diese Wirkung kraft Gesetzes ein. Der Planfeststellungsbeschluss überträgt jedoch auf den Träger des Vorhabens keinerlei Rechte oder Befugnisse nach Privatrecht. Soweit für die Verwirklichung des Vorhabens fremde Rechte in Anspruch genommen werden müssen, muss ein gesondertes Enteignungsverfahren durchgeführt werden, das rechtlich gegenüber der Planfeststellung selbstständig ist. Allerdings wird im Luftrecht aufgrund der Bestimmung des § 28 LuftVG bereits im Planfeststellungsbeschluss über eine Zulässigkeit der Enteignung für das planfestgestellte Vorhaben entschieden (so genannte enteignungsrechtliche Vorwirkung). Im Enteignungsverfahren ist dann insbesondere über die Entschädigung zu befinden. Ist der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten, so kann nach den näheren Voraussetzungen des § 27g LuftVG eine sofortige Besitzeinweisung vorgenommen werden.

- Frage 40. Welche Beschleunigungsmöglichkeiten hinsichtlich des Planfeststellungsverfahrens hat die Landesregierung bzw. die Genehmigungsbehörde?

Die für die Planfeststellung geltenden Bestimmungen der §§ 10 LuftVG, 73 HessVwVfG sehen eine Vielzahl von Maßgaben vor, die die zügige Durchführung des Planfeststellungsverfahrens intendieren. Die Regelungen betreffen z.B. die Auslegung der Unterlagen, die Einholung und Bearbeitung der

Einwendungen und Stellungnahmen, die Vorbereitung und Durchführung des Erörterungstermins, die Erarbeitung der Stellungnahme der Anhörungsbehörde sowie die Erarbeitung des Planfeststellungsbeschlusses. Diese Maßgaben werden unter Beachtung der Dimension des Vorhabens anzuwenden sein.

- Frage 41. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass Fristsetzungen lediglich zur Verfahrensbeschleunigung möglich sind, nicht hingegen zur Durchsetzung des politischen Ziels, den Ausbau der Landebahn so schnell wie möglich sicherzustellen?

Fristsetzungen im Planfeststellungsverfahren erfolgen unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben.

- Frage 42. Wie beurteilt die Landesregierung die unterschiedlichen Aussagen hinsichtlich der Realisierungschancen des Ausbaus des Frankfurter Flughafens, nämlich dass einerseits Ticona kein Hinderungsgrund sei und andererseits nunmehr eingeräumt worden ist, dass in erheblichem Umfang noch unbeantwortete Fragen vor Durchführung der Verfahren beantwortet werden müssen?

Die Landesregierung wird ihre Beurteilung im Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan vornehmen. Die Planfeststellungsbehörde wird den Sachverhalt im Rahmen des anhängigen Planfeststellungsverfahrens zu bewerten haben.

- Frage 43. Die Fraport AG als Antragstellerin hat ihren Antrag mit einer Einschränkung des Nachtflugverkehrs am Flughafen verbunden. Diese Einschränkung bezieht sich auf die Zeit von 23 bis 5 Uhr. Dies bedeutet nicht, dass ohne weitere Überprüfung antragsgemäß entschieden werden darf. Vielmehr bedarf die Einführung eines Nachtflugverbots einer ausdrücklichen Begründung. Auf welche Untersuchungen und wissenschaftlichen Erkenntnisse will die Landesregierung ihre Entscheidung stützen?

Die Entscheidung über den Antrag auf Einführung eines Nachtflugverbots ist im Rahmen der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag von der Planfeststellungsbehörde zu treffen. Sie hat dabei nach § 24 HVwVfG alle relevanten Untersuchungen und Erkenntnisse zu berücksichtigen. Dazu gehören unter anderem die bekannten und im Internet veröffentlichten Untersuchungen, wie das vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung bei Dr. Gronefeld in Auftrag gegebene Gutachten vom Februar 2001 und das vom Regionalen Dialogforum bei der Gutachtergruppe Hobe/Stoffel/Sparwasser/Vosskuhle in Auftrag gegebene Gutachten, die beide die rechtlichen Aspekte eines Nachtflugverbots betrachten. Dazu gehören ebenso eine Reihe weiterer vom Regionalen Dialogforum beauftragte Gutachten zu verkehrlichen und ökonomischen Fragen, aber auch die neuesten in nationalen und internationalen Publikationen veröffentlichten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, die zu berücksichtigen sein werden. Eine umfassende Antwort kann erst am Ende des Verfahrens gegeben werden.

- Frage 44. Welche Ergebnisse, Gutachten und weiteren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung können Grundlage einer solchen Entscheidung sein?

Siehe Antwort zu Frage 43.

- Frage 45. Welche Auswirkung hat die Einführung eines Nachtflugverbots auf die Zeit zwischen 22 und 23 bzw. 5 und 6 Uhr?

Es ist die Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, dies im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu klären. Eine Antwort ist daher erst am Ende des Verfahrens möglich.

- Frage 46. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens steht auch die Entwicklung eines Konzeptes im Straßen- und Schienenbereich. Ist das entsprechende verkehrspolitische Konzept mittlerweile erarbeitet?

Maßnahmen im Straßen- und Schienenbereich, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind, werden rechtzeitig konzipiert und realisiert.

- Frage 47. Ist das verkehrspolitische Gesamtkonzept von Straße und Schiene Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens oder sind hierfür separate Genehmigungsverfahren erforderlich?

Siehe Antwort zu Frage 46.

- Frage 48. Falls es sich um separate Genehmigungsverfahren handelt, welche Rechtsweismöglichkeiten gibt es hinsichtlich der Maßnahmen?

Die Möglichkeit zur gerichtlichen Überprüfung staatlicher Maßnahmen richtet sich nach Form und Gegenstand der infrage stehenden Maßnahmen.

Landesentwicklungsplan und Regionalplan Südhessen

Frage 49. Ist hinsichtlich des Ausbaus des Frankfurter Flughafens parallel zum Änderungsverfahren des Landesentwicklungsplans eine Änderung des Regionalplans Südhessen erforderlich?

Durch die geplante Änderung des Landesentwicklungsplans werden Festlegungen im Regionalplan Südhessen unbeachtlich, soweit sie dieser Änderung widersprechen sollten. Aufgrund der Hierarchie der Raumordnungspläne ist eine Festlegung in einem Regionalplan, die ein Ziel im Landesentwicklungsplan nicht beachtet, kein gültiges Ziel der Raumordnung. Aus der geplanten Änderung des Landesentwicklungsplans wird sich allerdings ein weitergehender Neuordnungsbedarf auf der Ebene der Regionalplanung ergeben. Dies betrifft beispielsweise ergänzende regional bedeutsame verkehrliche Baumaßnahmen und die Entwicklung der Siedlungsstruktur.

Frage 50. Erfolgt die Änderung im Rahmen der ohnehin anstehenden Fortschreibung des Regionalplans Südhessen?

Es zeichnet sich ab, dass die Vorgaben des geänderten Landesentwicklungsplans Hesses 2000 im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplans Südhessen übernommen werden.

Frage 51. Wann ist mit der Verabschiedung des Regionalplans Südhessen zu rechnen?

Nach gegenwärtigem Verfahrensstand geht das Regierungspräsidium Darmstadt davon aus, dass die Regionalversammlung Südhessen im Dezember 2007 über den der Landesregierung zur Genehmigung vorzulegenden Regionalplan Südhessen entscheiden wird.

Frage 52. Besteht für den Fall unterschiedlicher Aussagen bezüglich des Ausbaus des Frankfurter Flughafens eine Anpassungspflicht der Regionalversammlung Südhessen?

Bei der Aufstellung und Änderung der Regionalpläne sind die Festlegungen des Landesentwicklungsplans zu beachten (§§ 9 Abs. 1, 10 Abs. 2 HLPG). Nach § 10 Abs. 8 HLPG kann das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung als oberste Landesplanungsbehörde von der Regionalversammlung verlangen, dass der Regionalplan auch vor Ablauf der Frist für seine Neuaufstellung an die Festlegungen des Landesentwicklungsplans anzupassen ist.

Frage 53. Ist bei der Fortschreibung der Regionalpläne bzw. der Anpassung eine so genannte Plan-UVF erforderlich?

Auf die Beantwortung der Frage 10 wird verwiesen. Die dort dargelegten rechtlichen Rahmenbedingungen gelten auch für die Aufstellung oder Änderung von Regionalplänen.

Frage 54. Wie wird die Anpassungspflicht realisiert bzw. von der Regionalversammlung verwirklicht?

Es ist davon auszugehen, dass die Regionalversammlung Südhessen ihrer gesetzlichen Pflicht nachkommen wird, den Regionalplan durch Änderung an die Festlegungen des Landesentwicklungsplans anzupassen. Für den Fall, dass die oberste Landesplanungsbehörde eine Änderung des Regionalplans verlangt und ihr eine entsprechende Änderung nicht innerhalb einer Frist von 18 Monaten zur Genehmigung vorliegt, tritt nach § 10 Abs. 8 HLPG die obere Landesplanungsbehörde an die Stelle der Regionalversammlung.

Frage 55. Kann die Anpassung des Regionalplans Südhessen an den Landesentwicklungsplan einer gerichtlichen Überprüfung unterzogen werden?

Die in einem Regionalplan enthaltenen Ziele der Raumordnung können zum Gegenstand einer Normenkontrolle vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof gemacht werden (§ 47 VwGO). Antragsbefugt sind die Adressaten der Ziele, also jene öffentlichen Stellen (und Personen des Privatrechts mit besonderem Bezug zur öffentlichen Hand), welche die Ziele zu beachten haben.

Frage 56. Welche Rechtswegmöglichkeiten bestehen für die Regionalversammlung?

Da der Regionalversammlung durch das HLPG bestimmte Rechte verliehen werden, steht ihr gegen eine mögliche Verletzung dieser Rechte der Weg zu den Verwaltungsgerichten offen (§ 22 Abs. 3 HLPG). Es ist davon auszugehen, dass bei einer Änderung des Landesentwicklungsplans alle beteiligten Stellen ihren gesetzlichen Pflichten nachkommen. Unter welchen Vorausset-

zungen eine Klage der Regionalversammlung in Betracht kommt, lässt sich daher nicht sinnvoll prognostizieren.

Planfeststellungsverfahren A-380-Halle

Frage 57. Das Anhörungsverfahren für den Bau der A-380-Halle ist abgeschlossen. Ist davon auszugehen, dass kurzfristig der Planfeststellungsbeschluss erlassen werden kann, oder ist damit zu rechnen, dass zusätzliche Untersuchungen angestellt werden müssen?

Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 26. November 2004 nach einer Verfahrensdauer von insgesamt nur 22 Monaten (trotz zwischenzeitlicher Planänderung durch die Fraport AG) erlassen.

Frage 58. Ist geklärt, dass das Planfeststellungsverfahren der A-380-Halle unabhängig und selbstständig vom Planfeststellungsverfahren zum Bau der Landebahn durchgeführt und abgeschlossen werden kann.

Dies wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss so entschieden und wird dort auch begründet.

Frage 59. Wird der Planfeststellungsbeschluss für die A-380-Halle mit Sofortvollzug versehen sein oder besteht der Sofortvollzug kraft Gesetzes?

Nach § 10 Abs. 6 LuftVG hat eine Anfechtungsklage gegen einen luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung.

Frage 60. Welche Rechtsmittel sind gegen den Planfeststellungsbeschluss der A-380-Halle möglich?

Grundsätzlich ist eine Anfechtungsklage möglich. Darüber hinaus kann in einem einstweiligen Rechtsschutzverfahren ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gestellt werden. Siehe Antwort zur Frage 59.

Frage 61. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass nach einer gerichtlichen Entscheidung bei dem Sofortvollzug mit dem Bau der A-380-Halle begonnen werden soll bzw. kann?

Wenn keine aufschiebende Wirkung durch das zuständige Gericht angeordnet wurde, kann mit dem Bau begonnen werden.

Frage 62. Gilt dies auch für den Fall, dass die Frage eines sachlichen Zusammenhangs mit dem Planfeststellungsverfahren für die neue Landebahn in den Rechtsauseinandersetzungen eine Rolle spielt?

Siehe Antwort zur Frage 61.

FFH-Vogelschutzproblematik

Frage 63. Ist die FFH-Vogelschutzproblematik hinsichtlich des Verfahrens beim Bau der A-380-Halle abgeschlossen?

Ja.

Frage 64. Sind die Meldungen nach der FFH-Vogelschutzrichtlinie gegenüber der Bundesregierung bzw. der EU-Kommission abgeschlossen?

Durch Kabinettsbeschluss vom 19. Juli 2004 sind die abschließend nach der FFH-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai 1992) und der Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG vom 2. April 1979) zu meldenden FFH- und Vogelschutzgebiete festgelegt worden. Mit Schreiben vom 29. November 2004 ist die abschließende Gebietsmeldung des Landes Hessen an die EU-Kommission durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erfolgt.

Die Landesregierung geht davon aus, dass die Kommission die Vollständigkeit der FFH-Meldung bescheinigen wird und insofern ein Abschluss des Verfahrens erreicht ist. Dies ergibt sich aus den Ergebnissen einer im Januar 2004 erfolgten bilateralen Abstimmung des Bundes und der Länder mit der Europäischen Kommission. Im Falle der Vogelschutzgebiete ist mit relativ großer Sicherheit davon auszugehen, dass die Meldung ebenfalls vollständig sein wird. Zwar kennt die Vogelschutz-Richtlinie im Gegensatz zur FFH-Richtlinie kein Verfahren, in welchem die Kommission am Ende über die vollständige Liste der "Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung" entscheiden wird, sie hat aber im laufenden Vertragsverletzungsverfahren ihre Anforderungen an eine vollständige Meldung detailliert dargestellt. Diese An-

forderungen werden ohne Abstriche erfüllt. Spätere Korrekturen in einzelnen Fällen bleiben hiervon unbenommen.

Frage 65. Sind noch landesrechtliche Unterschutzstellungsregelungen infolge der Meldungen nach der FFH-Vogelschutzregelung erforderlich?

Ja. Jedoch wird aus den gemeldeten FFH-Gebieten entsprechend den Bestimmungen des Art. 4 Abs. 2 und 4 der FFH-Richtlinie in einem ersten Schritt von der EU-Kommission im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten zunächst die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung aufgestellt. Diese Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung werden anschließend von den Mitgliedstaaten als besondere Schutzgebiete ausgewiesen. Die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung existiert zum gegenwärtigen Zeitpunkt erst in einer Teilfassung, doch sind die Unterschutzstellungsverfahren für die darin aufgeführten Gebiete zum Teil bereits angelaufen.

Die nach der EU-Vogelschutzrichtlinie ausgewählten Gebiete werden gemäß Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie von den Mitgliedstaaten ebenfalls zu besonderen Schutzgebieten erklärt. Eine vorausgehende "Auswahl" von Gebieten durch die EU-Kommission im Einvernehmen mit den Mitgliedstaaten ist hier nicht erforderlich. Daher hat das Land Hessen hier ebenfalls bereits mit der Ausweisung der ausgewählten Gebiete als besondere Schutzgebiete begonnen.

Frage 66. Welche Gebiete sind im Planungsbereich für den Ausbau des Flughafens gemeldet worden?

Gemeldete FFH-Gebiete im Umfeld des Frankfurter Flughafens:

- Schwanheimer Düne (Natura-Nr. 5917-301),
- Heidelandschaft westlich Mörfelden-Walldorf mit angrenzenden Flächen (Natura-Nr. 5917-302),
- Kelsterbacher Wald (Natura-Nr. 5917-303),
- Mark- und Gundwald zwischen Rüsselsheim und Walldorf (Natura-Nr. 5917-304),
- Schwanheimer Wald (Natura-Nr. 5917-305),
- Mönchbruch von Mörfelden und Rüsselsheim und Gundwiesen von Mörfelden-Walldorf (Natura-Nr. 6017-304),
- Sandtrockenrasen zwischen Mörfelden und Walldorf (Natura-Nr. 6017-307).

Der EU mitgeteilte Vogelschutzgebiete im Umfeld des Frankfurter Flughafens:

- Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau (Natura-Nr. 6017-401),
- Untermainschleusen (Natura-Nr. 5916-402),

Frage 67. Wird die FFH-Vogelschutzproblematik im Landesentwicklungsplan-Änderungsverfahren abschließend behandelt?

Für die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 wird entsprechend den Bestimmungen des Hessischen Naturschutzgesetzes und des Hessischen Landesplanungsgesetzes untersucht, ob eine Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen der von der Planung betroffenen FFH- und Vogelschutzgebiete besteht. Dabei werden die im Verfahrenszeitraum aktuellen Gebietsdaten zugrunde gelegt. Insofern wird entsprechend dem aktuellen Kenntnisstand den Belangen der FFH- und Vogelschutzrichtlinie im erforderlichen Umfang Rechnung getragen.

Allgemeine Fragen

Frage 68. Wie beabsichtigt die Landesregierung mit dem bis 2006 verfügbaren Schallschutzprogramm angesichts der Tatsache, dass der Ausbau erst zu einem späteren Zeitpunkt kommt, umzugehen?

Das mit Bescheid vom 26. April 2001 verfügte Schallschutzprogramm ist unabhängig vom Ausbauverfahren am Flughafen Frankfurt Main zu sehen. Mit dieser Anordnung ist die Genehmigungsbehörde ihrer Verpflichtung nach § 29 b Abs. 2 LuftVG, § 6 in Verbindung mit § 31 Abs. 2 Nr. 17 LuftVG nachgekommen, da zu diesem Zeitpunkt Erkenntnisse vorlagen, wonach ausgehend vom vorhandenen Betrieb am Flughafen weitergehende als bis dato ergriffene Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind, um die Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm zu schützen.

Frage 69. Welche genehmigungsrechtlichen Möglichkeiten der Nutzung des US-Airbase Geländes sieht die Landesregierung in der Zeit bis zum Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau?

Über die Nutzung des US-Airbase Geländes entscheidet der Eigentümer, die Fraport AG. Soweit genehmigungsrechtlich relevante Nutzungen beabsichtigt sind, müssen die notwendigen Anzeigen oder Anträge gestellt werden.

Frage 70. An welchen Stellen sämtlicher Genehmigungsverfahren ist nach Auffassung der Landesregierung eine Mitwirkung der Bundesregierung erforderlich und welche Haltung nimmt bisher die Bundesregierung in diesen Fragen ein bzw. hat sie eingenommen?

Fachplanungsrechtliche Zulassungsentscheidungen erfolgen auf dem Gebiet des Luftverkehrsrechts durch die Länder im Auftrag des Bundes (Art. 87 d Abs. 2 GG). Die Prüfung und Entscheidung, inwieweit durch Anlegung und Betrieb eines Verkehrsflughafens die öffentlichen Interessen des Bundes berührt werden, hat sich der Bund ausdrücklich vorbehalten (§ 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG). Diese gesetzliche Konzeption bedingt die Beteiligung und Abstimmung mit dem Bund anlässlich der erforderlichen Verwaltungsverfahren. Im Rahmen der Änderung des Landesentwicklungsplans erfolgt die Einbeziehung des Bundes nach Maßgabe der §§ 4, 5 und 7 ROG bzw. §§ 4, 5 und 8 HLPg.

Frage 71. Im Rahmen der Initiative Luftverkehr, an der auch das Land Hessen beteiligt ist, werden verschiedene Optionen zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren untersucht. Welche dieser Maßnahmen könnten bei den hier anstehenden Verfahren greifen?
Wie ist in diesem Zusammenhang eine Zusammenlegung von Anhörungs- und Genehmigungsbehörden zu beurteilen?

Die im Rahmen der Initiative Luftverkehr diskutierten Vorschläge zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren werden keine Auswirkungen auf die laufenden Ausbauvorhaben haben. Die Vorschläge bedürfen noch einer gesetzesrechtlichen Umsetzung, wobei sich der zeitliche Rahmen für die Umsetzung heute nicht abschätzen lässt.

Die Zusammenlegung von Anhörungs- und Genehmigungsbehörde führt nicht zwangsläufig zu einer Verfahrensbeschleunigung, da stets der nach § 10 Abs. 2 LuftVG in Verbindung mit § 73 HVwVfG erforderliche Verfahrens- und Prüfungsaufwand zu leisten ist. Der nicht unerhebliche Abstimmungsaufwand würde allerdings entfallen.

Im Übrigen sind in Hessen Genehmigungs- und Anhörungsverfahren - soweit sie nicht den Verkehrsflughafen Frankfurt Main betreffen - nach den §§ 1, 3 der Verordnung zur Bestimmung von luftverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten bei einer Behörde, dem zuständigen Regierungspräsidium, gebündelt.

Wiesbaden, 15. Februar 2005

Dr. Alois Rhiel