

Einwendung und Stellungnahme

Der BUND beantragt, den Planfeststellungsantrag zurückzuweisen. Nur vorsorglich beantragen wir hilfsweise, dem Antrag allenfalls mit Schutzauflagen und Entschädigungsregeln zu unseren Gunsten zu entsprechen. Das beantragte Vorhaben verstößt in vielfacher Hinsicht gegen europäisches, deutsches sowie niedersächsisches Recht und verletzt uns in unseren Rechten, auch als Grundstückeigentümer, sowie in unseren Anspruch auf gerechte Abwägung unserer schutzwürdigen Belange. Hervorzuheben sind unserer Rechte aus Art. 2, 12 und 14 GG und unser aus europäischem Recht folgender Anspruch auf Einhaltung der zwingenden Vorgaben der Vogelschutz- und FFH-RL sowie des europäischen Luftreinhaltrechts.

Grundlegende Verfahrensmängel

Planfeststellungsverfahren sind Anlagenzulässigkeitsverfahren mit ausdrücklich planerischem Charakter, die eine umfassende Abwägung und Ausgleichung aller öffentlichen und privaten Interessen zum Ziel haben. Dazu müssen aber betroffene Bürger und Verbände die Chance haben, ihre berechtigten Interessen angemessen vorzubringen. Dies ist nicht der Fall, wenn die Planauslegung genau in die niedersächsischen Sommerferien gelegt wird, wenn die öffentlichen Bekanntmachungen wie im Fall Braunschweig zu kurzfristig erfolgen und wenn dabei auch noch Formulierungen missverständlich sind. Wir vermuten hinter diesem Gebaren Methode und fordern die Wiederholung der öffentlichen Auslegung gemäß den gesetzlichen Vorgaben und denen der aktuellen Rechtsprechung. Wir schließen uns ausdrücklich den Einlassungen von Rechtsanwalt Sommer (Stellungnahme der Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm) an, die er zu diesem Fragenkomplex unter Punkt 1 der Stellungnahme vorbringt.

Die beantragende Flughafengesellschaft hat die Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Die Gesellschafter sind neben dem Volkswagenwerk mit einem 17,8%-Anteil das Land Niedersachsen (17,8 %), die Städte Wolfsburg (12 %) und Braunschweig (48,4 %) und die Landkreise Gifhorn (2 %) und Helmstedt (2 %). Der Flughafen befindet sich damit überwiegend in Besitz der Öffentlichen Hand, die laufend die jährlichen Defizite in Millionenhöhe ausgleicht und damit den Flughafen massiv subventioniert. Prekär an diesem Verfahren ist die Rollenverteilung der Akteure, die sich aus dem öffentlichen Eigentum am Flughafen und der Abwicklung der Genehmigungsverfahren ergibt, in denen sich die Antragsteller indirekt selbst evaluieren und die Rechtmäßigkeit ihrer Pläne bescheinigen.

Der BUND kann in dem beabsichtigten Ausbau des Flughafens Braunschweig weder ein faktisches öffentliches Interesse noch einen etwaigen Gemeinwohlanspruch erkennen. Die Vorhabensträgerin möchte im Wesentlichen die bisher stets defizitäre Ertragslage des Flughafens Braunschweig verbessern, um sich als eigenständiges Wirtschafts-Unternehmen zu profilieren. Aus dem erheblichen Interesse an positiven Erträgen aus dem Flughafengeschäft leitet sich aber weder ein öffentliches Interesse noch ein etwaiger Gemeinwohlanspruch ab. Die Er-

tragslage lässt sich wesentlich nur durch Flughafengebühren verbessern, die durch ein steigendes Verkehrsaufkommen erzielt werden. Ein Recht zur Verwirklichung einer Flughafenerweiterung, d.h. zur Vergrößerung eines Flughafens an einem gegebenen Standort, allein aus Gründen einer bestehenden oder vermeintlich steigenden Verkehrsnachfrage oder zur Herstellung einer Angebotssituation, existiert aber nicht. Dies gilt umso mehr, als Braunschweig mit einer Fahrtzeit von höchstens 60 Minuten bis zum internationalen Flughafen Hannover in dessen unmittelbarem Einzugsbereich liegt und damit keine regionale Unterversorgung von Luftverkehrsbedarf besteht.

Trotz des offensichtlich fehlenden Bedarfs für einen Ausbau ist ein erhebliches Ansteigen der Flugbewegungszahlen und der daraus für Mensch und Natur entstehenden Belastungen zu befürchten. Mit dem Ausbau erhöht sich die luftseitige Kapazität des Flughafens erheblich und es ist davon auszugehen, dass die Flughafengesellschaft erhebliche Anstrengungen unternommen wird und möglichst viele der in die Antragsunterlagen gar nicht (mehr) als Ziel der Planung eingestellten Verkehre zu generieren. Gegenüber einer späteren Ausnutzung des Flughafens im Rahmen der durch Planfeststellung erlaubten Kapazität sind wir weitgehend rechtsschutzlos. Die insoweit maßgebliche Rechtswirkung der Planfeststellung und das wahrscheinliche Bestreben des Flughafens zur Ausnutzung einer einmal geschaffenen Kapazität müssen deshalb in die Abwägung ebenso aber in die Untersuchungen zu den Folgewirkungen des Flughafenbetriebes einbezogen werden.

Fehlerhaftes ROV

Das Ausbauvorhaben verstößt gegen die zu beachtenden Ziele der Raumordnung, ohne dass das Zielabweichungsverfahren ((Abweichung bei „Vorranggebiet für Natur und Landschaft sowie Vorranggebiet für ruhige Erholung in Natur und Landschaft“) daran etwas ändern könnte. Die Landesplanerische Feststellung weist zum Zielabweichungsverfahren aus, dass nach § 11 Abs. 1 NROG im Einvernehmen mit den fachlich berührten Stellen sowie im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden die Abweichung von einem Ziel der Raumordnung zugelassen werden kann. Als fachlich berührte Stellen wurden hier die betroffenen Forstbehörden, die Obere und Untere Naturschutzbehörde, die Obere Landesplanungsbehörde und die Stadt Braunschweig ermittelt". Es ist jedoch kein Nachweis bekannt, dass die tatsächlich fachlich berührten Stellen, nämlich die Untere Naturschutzbehörde sowie das Nds. Landesamt für Ökologie, eine Stellungnahme abgegeben haben. Es heißt lediglich „Die Benehmensherstellung mit der Stadt Braunschweig erfolgte fernmündlich und wurde fristgerecht zu Protokoll genommen". Das bedeutet, dass die Untere Naturschutzbehörde keine schriftliche Stellungnahme abgegeben hat bzw. abgeben durfte. .

Das ROV selbst weist zahlreiche Fehler und Abwägungsdefizite auf, die Abwägungsgrundlagen für die landesplanerische Feststellung haben sich zudem – etwa hinsichtlich der Ausbauziele - maßgeblich verändert.

Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sind inkompatibel. Im Raumordnungsverfahren wurde als Begründung für eine Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braun-

schweig das prognostizierte, erhebliche Wachstum im Charter-, Linien-, Geschäftsreise- und Touristikflugverkehr offen angeführt. Dementsprechend wurde auch das Raumordnungsverfahren ausgerichtet. Im Planfeststellungsverfahren hat ein Strategiewechsel stattgefunden, bei dem nur noch der angebliche Bedarf der am Flughafen Braunschweig beheimateten Forschung als Begründung für die beabsichtigte Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig herangezogen wird.

Den beiden Verfahren liegen somit ganz unterschiedliche maßgebende Randbedingungen zugrunde. Praktisch wird hier ein Planfeststellungsverfahren ohne entsprechendes vorausgegangenes Raumordnungsverfahren durchgeführt.

Zur Erläuterung: In ihrem Antrag vom 08.12.2003 zum Raumordnungsverfahren für den Flughafen Braunschweig begründet die Flughafengesellschaft Braunschweig mbH als Vorhabens-trägerin den beabsichtigten Ausbau des Flughafens Braunschweig mit der Notwendigkeit einer Verlängerung und Verbreiterung der Start-/Landebahn nebst Rollweganbindung, Vergrößerung des Vorfeldes und des Passagierabfertigungs-/Verwaltungsgebäudes etc. für ein für das Jahr 2015 prognostiziertes Luftverkehrspotential von 1.600.000 Originärpassagieren mit einer Ausschöpfung von 344.380 Fluggästen pro Jahr und mit den wachsenden Anforderungen des Charter-, Linien- und Geschäftsreiseverkehrs sowie dem Forschungs-Flugbetrieb. Neben dem Antrag der Vorhabensträgerin wurde ein Gutachten von Prof. Hübl, Hannover, sowie die Gutachten von 13 weiteren Gutachtern vorgelegt. Alle Gutachten waren von der Vorhabensträgerin bestellt worden. Die meisten dieser Gutachten hatten das Wachstumspotenzial des Flughafens Braunschweig im Hinblick auf eine prognostizierte Zunahme des Linien-, Charter- und Geschäftsreiseverkehrs zum Inhalt. Der Werksverkehr der Volkswagen AG sowie der Flugverkehr für die Forschung spielten dabei nur eine untergeordnete Rolle.

In ihrem Antrag vom 17.06.2005 zum Planfeststellungsverfahren für den Flughafen Braunschweig wird in der Begründung alles vermieden, was den Eindruck eines Ausbaus des kommerziellen Flugbetriebs mit Charter-, Linien- und Tourismusflügen und zugehöriger Einrichtungen wie Passagierabfertigungseinrichtungen und Verwaltungsgebäude erwecken könnte. Als Ziel wird nun ausschließlich ein Ausbau für die Zwecke des Werks- und Trampverkehrs sowie für den Forschungsflugbetrieb vorgegeben. Offenbar hat man begriffen, dass das Vorhaben der Vorhabensträgerin ohne Fördermittel der EU nicht zu realisieren ist, die EU jedoch keine Mittel für den Ausbau eines kommerziell genutzten Verkehrsflughafens bereitstellen würde. Nunmehr wird im Planfeststellungsverfahren schwerpunktmäßig nur noch ein Ausbau des Flughafens Braunschweig für die Forschung beantragt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass

1. die vorangegangenen Gutachten mit Kosten von mehreren Millionen Euro für die öffentliche Hand weitgehend nutzlos geworden sind,
2. neue Kosten für die mehr schlecht als rechte „Umarbeitung“ der vorangegangenen Gutachten auf das neue Vorhaben „Ausbau nur für die Forschung“ entstanden sind und
3. im Falle des Gutachtens des Prof. Hübl vom Februar 2000 überhaupt keine Änderung vorgenommen worden ist und weiterhin von einem Ausbaubedarf auf die längst aufgegebene Verlängerung der Start-/Landebahn auf 2.600 m aufgrund zunehmender Anforderungen der kommerziellen Luftfahrt ausgegangen wird.

Die gesamte Antragsbegründung der Vorhabensträgerin mit den angeführten Gutachten hinterlässt den Eindruck, dass die im Raumordnungsverfahren verfolgten Ziele weiterhin im Vordergrund stehen und dass mit der jetzt vorliegenden, nur auf den Forschungsbedarf abgemagerten Antragsbegründung die Fördermöglichkeiten des Vorhabens durch die EU gesichert werden sollen.

Das Raumordnungsverfahren basierte damit auf einer vollkommen anderen Antragsbegründung als das Planfeststellungsverfahren. Die Folge ist, dass dem Planfeststellungsverfahren kein hierzu vorangegangenes und auf der gleichen Antragsgrundlage basierendes Raumordnungsverfahren zugeordnet werden kann. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ohne vorausgegangenes, zuordenbares Raumordnungsverfahren erscheint daher unzulässig.

Unzulässige Salamiaktik beim Ausbau des Flughafens Braunschweig

Die Flughafengesellschaft betreibt in Form einer von der verfahrensbezogenen Rechtsprechung als unzulässig bewerteten Salamiaktik der stufenweise Ausbau des Flughafens. Die Verlängerung in Richtung Westen und die Folgeverlängerung in Richtung Osten sind als ein zusammengehöriges Bauvorhaben zu betrachten. Wir schließen uns hier ausdrücklich den Ausführungen des Rechtsanwaltes Sommer („unzulässige Salamiaktik“) an.

Für die Verlängerung der Startbahn in westlicher Richtung wurde das Planfeststellungsverfahren im Jahre 2000 abgeschlossen. Die Vorhabensträgerin vermeidet bei der Darstellung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.10.2000 für den Flughafen Braunschweig bewusst jeden Hinweis auf folgende Punkte dieses Beschlusses:

1. "Mithin ist die allgemeine Entwicklung des Flugverkehrs in der Zukunft ohne Bahnverlängerung gedeckt". Es erscheint nicht nachvollziehbar, dass diese Feststellung innerhalb kurzer Zeit bereits überholt sein soll. Wenn dem tatsächlich so ist, trifft dies in besonderem Maße für das im Planfeststellungsverfahren angeführte und von der Vorhabensträgerin bestellte Gutachten des Prof. Hübl vom Februar 2000 zu.
2. "Als Ergebnis ist festzustellen, dass für die Anwohner der an den Flughafen angrenzenden Ortschaften durch das Planvorhaben derzeit und für den Prognosezeitraum bis zum Jahre 2010 einschließlich des Einsatzes des Luftfahrzeuges Airbus A319 keine erheblichen bzw. unzumutbaren Veränderungen eintreten werden". Diese Feststellung zeigt, dass bereits im Jahre 2000 das Luftfahrzeug Airbus A319 auf dem Flughafen Braunschweig starten und landen konnte und heute keinen Anlass für eine erneute Verlängerung der Start-/Landebahn bietet.
3. "Davon ab gesehen, dass der Airbus A 319 auch ohne das planfestgestellte Vorhaben den Flughafen benutzen kann," Diese Feststellung zeigt, dass das Luftfahrzeug Airbus A319 bereits ohne die damalige Verlängerung der Start-/Landebahn in Richtung Westen um 120 m am Flughafen Braunschweig starten und landen konnte.

Im Übrigen wurde die Verlängerung in Richtung Westen seinerzeit damit begründet, dass eine Verlängerung nach Osten (wie heute beabsichtigt) wegen des dort bestehenden Naturschutzgebietes und des zum Teil jahrhundertealten Waldes ausscheide. Weiterhin wurde im Planfeststellungsbeschluss vom 18.10.2000 festgestellt, der Erweiterungsbedarf des Flughafens Braunschweig sei mit der Landebahnverlängerung in Richtung Westen auf viele Jahre gedeckt. Hier besteht der Verdacht auf Verstoß gegen eine vorangegangene Planfeststellung.

In der Luftverkehrsprognose der Airport Research Center GmbH wird ein Wachstum der Flugbewegungen um 1,6 % pro Jahr ermittelt, das sich hauptsächlich aus dem Tramp- und Anforderungsverkehr ergibt. Eine Steigerung des sonstigen gewerblichen Verkehrs (Fracht und Touristik) ist nicht vorgesehen (Seiten 26, 27, 37,43). Auf Seite 38 des Gutachtens wird an Hand der fehlenden Parkplätze belegt, dass maximal 3 Touristikflüge pro Woche abzufertigen seien. Andererseits wird im Gutachten Prof. Wermuth mit einem erhöhten Passagieraufkommen gerechnet: „Zwischen der geplanten Parkfläche und der Abfertigungs-Halle soll ein Shuttle-Betrieb für die Flugreisegäste eingerichtet werden.“ Dies wird durch die Feststellung der Airport Research Center GmbH auf Seite 26 ihres Gutachtens gestützt, nach der die „Bandbreite der möglichen Entwicklung recht breit sei“. Dies hat den Anschein einer Irreführung, ohne dass im Gutachten eine konkrete, belastbare Aussage getroffen wird. Es besteht daher der Verdacht einer unzulässigen Salamtaktik beim Ausbau des Flughafens Braunschweig.

Nullvariante

Die Vorhabensträgerin bestätigt, dass Gegenstand des Raumordnungsverfahrens nur die Untersuchung der Ausbauvarianten:

- Verlängerung der Start-/Landebahn auf 2.600 m in bestehender Ausrichtung (1A)
- Verlängerung der Start-/Landebahn auf 2.300 m in bestehender Ausrichtung (1B)
- Drehung der Bahnausrichtung um 6° und Verlängerung auf 2.600 m (2A)
- Drehung der Bahnausrichtung um 6° und Verlängerung auf 2.300 m (2B)

gewesen ist. Die im Raumordnungsverfahren geforderte Untersuchung der Null-Variante (kein Ausbau) hat - wie bereits früher vermutet - keine gleichwertige Untersuchung erfahren. Hier handelt es sich um einen klaren Verstoß gegen die Auflagen der Verfahrensführerin ZGB im Raumordnungsverfahren. Auch die wenigen und nichts sagenden Bemerkungen der Landesplanerischen Feststellung zur Null-Variante können nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Untersuchung der Null-Variante praktisch keine Rolle gespielt hat.

Der BUND fordert die Einarbeitung einer korrekten Nullvariante und die Beschreibung etwaiger zusätzlicher Hindernisfreiheitsmaßnahmen als gesondertes Vorhaben. Zudem fordern wir eine detaillierte Begründung dafür, warum die bisherige Ausnahmegenehmigung für 1: 30 verwehrt werden sollte.

Ungeklärte Zuständigkeiten für die Durchführung des Vorhabens

Für den Fall einer Planfeststellung soll die planfestgestellte Maßnahme im Auftrage der Struktur-Förderung Braunschweig GmbH durch die Flughafen Braunschweig GmbH durchgeführt werden. Hierzu erklärte jedoch am 02.08.2005 der Geschäftsführer der Struktur-Förderung Braunschweig GmbH, Herr Dr.-Ing. H.-J. Weßel, dass seine Gesellschaft mit einem derartigen Auftrag und insbesondere mit der Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig in keiner Weise befasst sei. Die Durchführbarkeit des Vorhabens in der im Antrag der Vorhabensträgerin dargestellten Form wird daher bezweifelt

Fehlender Bedarfsnachweis

Ein Bedürfnis für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Luftverkehrsgesetz verfolgten Ziele einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen betrachtet der BUND als nicht gegeben. Der behauptete Zusammenhang zwischen der Sicherung und Fortführung der Nutzung des Verkehrsflughafens Braunschweig als einen nicht näher spezifizierten Forschungsflughafen und den Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes ist nicht erkennbar und erscheint nicht nachvollziehbar

Eine Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig ist zur Förderung der am Flughafen beheimateten Einrichtungen nicht erforderlich, da die bisher vorliegenden Bedarfsbegründungen nicht glaubhaft und nicht nachvollziehbar erscheinen. Die Begründungen der Befürworter wie z.B. (Zitate) „einen Einsatz repräsentativer existierender und zukünftiger Forschungs-Flugzeuge erleben“, „einmal ordentliche Flugzeuge landen zu sehen“ oder „die Boeing 737 oder den Airbus A319/320 landen zu sehen“ sind nicht sachgerecht und den Folgewirkungen der Baumaßnahme gegenüber völlig unangemessen.

Versuche, Linien- und Charterverkehr vom/zum Flughafen Braunschweig zu etablieren, sind in der Vergangenheit nicht an einer zu kurzen Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig, sondern an fehlendem Bedarf in der Region und aufgrund der Nähe des Verkehrsflughafens Hannover gescheitert.

Die geforderte Länge der Start-/Landebahnverlängerung von 2.300 m ist von der Vorhabensträgerin nicht nachvollziehbar begründet worden. Statt einer analytischen und nachvollziehbaren Bestimmung wie beispielsweise von der amerikanischen Luftfahrtbehörde entwickelt (FAA Runway Length Requirements For Airport Design. AC 150/5325-4A (FAA Computer Model)) basiert die hier geforderte Länge von 2.300 m offensichtlich auf Wunsch-Vorstellungen.

Im Übrigen erscheint die zur Rechtfertigung des Vorhabens herangezogene Schaffung neuer und Bewahrung bestehender Arbeitsplätze nicht nachvollziehbar. Hierzu hat sich der Oberbürgermeister der Stadt Braunschweig mehrfach geäußert: Nach Auskunft des Oberbürgermeisters vom 12.07.05 zu einer Anfrage im Rat der Stadt Braunschweig gibt es keine Zusage von Industrieunternehmen oder Forschungseinrichtungen, die eine Ansiedlung am Flughafen pla-

nen, falls die Landebahn verlängert werden würde. Am 01.08.2005 ergänzte der Oberbürgermeister seine Einschätzung mit den Worten: „Bei unseren Fördermöglichkeiten muss man sagen, das Ansiedlungsgeschäft ist weitestgehend tot“.

Aus welchem Grunde bei dieser Situation Mittel für eine unbegründet erscheinende Verlängerung der Start-/Landebahn auf 2.300 m bewilligt und nicht in die am Flughafen beheimatete Forschung unmittelbar investiert werden sollen, erscheint nicht nachvollziehbar und kommt einer massiven Verschwendung von Steuergeldern gleich.

Zu den Gutachten

Die von der Vorhabensträgerin bestellten Gutachten weisen nach, dass sich seit 1990 die Flugbewegungen am Flughafen Braunschweig für Werksverkehr, Tramp- und Anforderungsverkehr sowie für sonstige gewerbliche Flüge auf einen konstanten Wert eingependelt haben und dass kein Anlass besteht, von einer Zunahme dieser Art von Flügen in der Zukunft auszugehen. Unabhängig von der Validität der angeführten Prognosen für das forschungs- und unternehmensbezogene Luftverkehrsaufkommen besteht kein Hinweis darauf, dass sich das prognostizierte Luftverkehrsaufkommen nur mit einer Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig bewältigen lässt. Den für das Jahr 2020 prognostizierten 12.800 Flugbewegungen steht bereits beim Status quo ein Luftverkehrsaufkommen von ca. 30.000 Flugbewegungen (Gesamtheit aller Flugbewegungen) p.a. gegenüber, das sich mühelos bewältigen lässt.

Die Einschätzung des Gutachters „Die in den Jahren 2010 und 2015 zu erwartende Nachfrage wurde im Prognosegutachten - vor den Terroranschlägen vom 11. September 2001 - vorausgeschätzt. Nun sieht die Flughafengesellschaft Braunschweig mbH in dem zu beantragenden Planfeststellungsverfahren keine Investitionen in das Terminal und die landseitigen Anlagen (Vorfahrt, Parkfläche) mehr vor.“ scheint zu verkennen, dass nicht die Terroranschläge vom 11.09.2001 der Grund für einen Verzicht auf Investitionen in das Terminal und die landseitigen Anlagen sind, sondern die Art der Finanzierung des beabsichtigten Vorhabens: Um das beabsichtigte Vorhaben überhaupt finanzieren zu können, ist die Vorhabensträgerin dringend auf eine Förderung durch die EU aus Mitteln der Strukturfonds 2000-2006 angewiesen. Die EU hat dazu jedoch erklärt, dass „die Europäische Union Förderungen von zentralen Flughafeninvestitionen (Landebahnen etc.) aus Mitteln der Strukturfonds 2000-2006 nicht genehmigt“.

Nicht nachvollziehbar erscheinende Verkehrsuntersuchung und Prognosehorizont 2020 zum Antrag auf Planfeststellung

Verkehrsuntersuchung und Prognosehorizont 2020 zum Antrag auf Planfeststellung weisen deutlich den tatsächlichen Hintergrund der beabsichtigten Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig aus: Man plant wie bisher Charter-, Linien- und Touristikverkehr mit einem erhöhten Passagieraufkommen. Der angebliche Ausbau „nur für die Forschung“ erscheint wie ein Deckmäntelchen für den Zugriff auf Fördergelder der EU. Zitat:

„Heute stehen bereits die Parkflächen am Lilienthalplatz (ca. 6.000 qm) mit rd. 240 Parkplätzen als „Kurzzeitparkplatz“ zur Verfügung. Zukünftig sollen die befes-

tigten Flächen nördlich der Hermann-Blenk-Straße und westlich des Luftfahrtbundesamtes mit rd. 5.000 qm (ca. 200 Parkplätze) als Parkflächen („Langzeitparkplätze“) genutzt werden. Zwischen der geplanten Parkfläche und der Abfertigungshalle soll ein Shuttle-Betrieb für die Flugreisegäste eingerichtet werden.“

Die Verkehrsuntersuchung und Prognosehorizont 2020 zum Antrag auf Planfeststellung stellen in ihrer Zusammenfassung fest: „Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass trotz ungünstiger Park- und Abfertigungsbedingungen und der damit verbundenen Engpässe Reiseveranstalter nach einem Ausbau des Flughafens Braunschweig Touristikflüge anbieten.“ Dies entspricht offenbar auch den wahren Absichten des Ausbaubegehrens und hat nicht den mindesten Bezug zu der erklärten Absicht, den Flughafen Braunschweig für die Forschung ausbauen zu wollen.

Bei der Luftverkehrsprognose wird zwar dargestellt, dass sich das Passagiervolumen ausschließlich auf die Flugarten Werkverkehr-, Tramp- und Anforderungsverkehr verteile. Dabei wird „von einer Zunahme des Fluggastaufkommens um rd. 25.000 Fluggäste pro Jahr ausgegangen“. Dies würde im Verlauf der Jahre 2005-2020 bedeuten, dass bereits ohne Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig im Jahre 2020 zu den ca. 75.000 Fluggästen des Jahres 2003 noch 425.000 Fluggäste in den Jahren 2003-2020 hinzukommen würden, so dass sich im Jahre 2020 eine prognostizierte Zahl von 500.000 nur im Werkverkehr-, Tramp- und Anforderungsverkehr ergeben würde. Dies ist nicht nachvollziehbar.

Für den Ausbaufall wird „von einer Zunahme des Fluggastaufkommens um rd. 100.000 Fluggäste pro Jahr ausgegangen“. Dies würde im Verlauf der Jahre 2003-2020 bedeuten, dass im Jahre 2020 zu den ca. 75.000 Fluggästen des Jahres 2003 noch 1.700.000 Fluggäste in den Jahren 2003-2020 hinzukommen würden, so dass sich im Jahre 2020 eine prognostizierte Zahl von 1.775.000 ergeben würde. Dies ist nicht nachvollziehbar.

Bezweifelte Relevanz des Gutachtens Mihlan

Obwohl die für die Planumsetzung in Aussicht gestellten und hierfür essenziellen Mittel der öffentlichen Hand nur für einen Ausbau der Start-/Landebahn für Forschungszwecke zweckgebunden sind, führt die Vorhabensträgerin - wie bereits im Raumordnungsverfahren - die Anforderungen wesentlicher Geschäftsreiseflugzeuge als Begründung für einen Ausbau an. Hierzu führt sie ausgerechnet ein von ihr bestelltes Gutachten des Gutachters Mihlan vom Januar 2005 an.

Dieser Gutachter hatte in einem ebenfalls von der Vorhabensträgerin bestellten Gutachten vom Juni 2003 festgestellt: Bei der Ermittlung der erforderlichen Länge der Start-/Landebahn gehe er stets von den maximal zulässigen Massen (MALM - maximal allowed landing mass, MTOM - maximum take-off mass) der betrachteten Luftfahrzeuge aus, was jedoch als eine unrealistische Annahme für den Forschungsflugbedarf erscheint.

Für das als Beispiel immer wieder zitierte Luftfahrzeug vom Typ Airbus A319 bedeutet das, dass hier mit einem Luftfahrzeug gerechnet wird, das nach Angaben von Airbus

1. mit 124 Passagieren einschließlich Gepäck besetzt ist,
2. zu einer normalen Betankung noch Zusatztreibstoff getankt hat,
3. bei dem Treibstoffreserven, typische Betriebsbedingungen eines Luftfahrt-Unternehmens sowie alle Formen von Wetterbedingungen wie Kopf- und Rückenwind in Rechnung gesetzt werden und
4. unter diesen Bedingungen eine Reichweite von 3.700 nm erreichen muss (entspricht in etwa einer Flugstrecke Zürich-Singapore).

Unter diesen, im Forschungsflugbetrieb kaum zu erwartenden Bedingungen benötigt das Luftfahrzeug nach Angaben von Airbus nur eine Startstrecke von 2.120 m und eine Landstrecke von 1.490 m, also weit weniger als die von der Vorhabensträgerin geforderten 2.300 m. Bei einer Reduzierung des maximalen Abfluggewichtes um nur 10% würde die erforderliche Startstrecke in Meereshöhe bereits etwa 20% geringer ausfallen und nur noch ca. 1.700 m betragen.

Im Forschungsbetrieb des DLR Braunschweig ist mit einer noch weitergehenden Reduzierung des maximalen Abfluggewichtes zu rechnen, da das bisherige Versuchsflugzeug VFW 614 ATTAS zum Teil noch mit schweren Rechnern älterer Bauart und mit Kupferkabeln ausgestattet ist, die in einem neuen Versuchsflugzeug durch erheblich leichtere und leistungsfähigere Rechner und durch gewichtssparende Glasfaserverbindungen ersetzt werden würden.

Der Eindruck eines Gefälligkeitsgutachtens ist nicht von der Hand zu weisen. Die Aussagen des Gutachters berücksichtigen nicht den aktuellen „Stand der Technik“. Dies aber erwarten wir von einer solchen Untersuchung, deshalb bezweifeln wir die Relevanz der Aussagen des Gutachtens für eine Begründung der Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig

Bezweifelte Relevanz der Annahmen der Airport Research Center GmbH

Das Gutachten der Airport Research Center GmbH vom 24.09.2001, das die Vorhabensträgerin bestellt hat, weist für den Flugbetrieb der Volkswagen AG aus:

1. „Volkswagen Air Services setzt zu den drei Falcon Business Jets (DA2000 und DA900) ab Braunschweig einen Airbus A 319 Corporate Jet ein. Um dessen Reichweite bis zu einer Temperatur bis zu 35° nutzen zu können ist eine Startbahnlänge von 2.240 m erforderlich, so dass die Maschine derzeit auch Hannover anfliegen muss.“
2. „Bei dieser A319-Version wird durch eine Anordnung von Zusatztanks im Cargobereich des Rumpfes die Reichweite auf ca. 5.700 nautische Meilen erhöht. Das maximale Startgewicht beträgt für diese Auslegung 75,5 t. Es liegt damit um 18.000 kg über dem typischen Startgewicht einer A319 mit der Versuchsausrüstung eines fliegenden

DLR-Simulators. Um die Reichweite bis zu einer Temperatur bis 35°C nutzen zu können, ist eine Startbahnlänge von 2.240 m erforderlich.“

Das maximale Startgewicht liegt nicht nur „für diese Auslegung“ der A319 bei 75,5 t, sondern das maximale Startgewicht liegt laut Angabe von Airbus generell bei 75,5 t.

Wenn - wie angegeben - das maximale Startgewicht des A319CJ 18.000 kg über dem typischen Startgewicht einer A319 mit der Versuchsausrüstung eines fliegenden DLR-Simulators liegt, eine A319 des DLR also 18.000 kg oder 24 % leichter ist, wird für das Flugzeug des DLR eine Startbahnlänge von weit weniger als 2.000 m benötigt.

Die von VW genannte Startbahnlänge gilt für Extrembedingungen, d.h. für ein maximal zulässiges Startgewicht und für eine Lufttemperatur von 35°C. Es wird jedoch kein Hinweis darauf gegeben, wie oft pro Jahr diese Extrembedingungen zutreffen und warum VW gerade dann mit der A319 fliegen muss. Noch geringer ist die Wahrscheinlichkeit, dass ein zum Forschungsflugzeug umgebauter Airbus A319 mit 57,5 t Startgewicht ausgerechnet in der Ferienzeit und dann noch bei 35 ° Lufttemperatur von Braunschweig aus starten soll.

Die Relevanz der vorstehend genannten Annahmen der Airport Research Center GmbH zur Begründung einer Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig wird daher bezweifelt.

Der Forschungsbedarf

Die Behauptung, der Standort Braunschweig sei seit 100 Jahren Schwerpunkt in der technischen Forschung mit den weltweit einzigartigen Geräten ATTAS, FHS und weiteren Großanlagen, wird bestritten. Für Göttingen trifft dies zu. Der Vorgänger des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Braunschweig war die 1936 in Braunschweig gegründete Deutsche Forschungsanstalt für Luftfahrt e.V. (DFL). Den Versuchsträger ATTAS gibt es erst seit Ende der 70er Jahre und der Versuchshubschrauber FHS existiert erst seit ein paar Jahren. Einen mit ATTAS vergleichbaren Versuchsträger gibt es unter dem Namen TCV bei der NASA in den USA, einen weiteren in Russland und einen vergleichbaren Hubschrauber beim NRC in Kanada.

Nicht nachvollziehbar erscheinender Bedarf des DLR

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) mit Hauptsitz in Köln ist in Deutschland mit ca. 5.000 Mitarbeitern/Mitarbeiterinnen an 9 Standorten mit insgesamt 25 Instituten präsent. Das Forschungszentrum Braunschweig des DLR beherbergt dabei 5 Institute und beschäftigt ca. 800 Mitarbeiter/innen. Von diesen 5 Instituten hat nur ein Institut, das Institut für Flugsystemtechnik, Bedarf an einer Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig im Planfeststellungsverfahren angemeldet.

Das DLR Institut für Flugsystemtechnik beschäftigt etwa 100 Mitarbeiter/innen in fünf Abteilungen, wobei eine Abteilung der Flugversuchstechnik gewidmet ist.

Obwohl der Versuchsträger ATTAS eine öffentlichkeitswirksame Einrichtung darstellt, erhellen die vorstehenden Angaben, dass die Flugversuchstechnik nur einen relativ kleinen Teil des Forschungsprogramms des DLR Braunschweig und einen noch kleineren Anteil am gesamten Forschungsprogramm des DLR einnimmt.

Im übrigen vermitteln die Begründungen des DLR den Eindruck, dass die meisten Forschungsvorhaben, für die die bestehende Länge der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig jahrelang ausreichend war, nun plötzlich nicht mehr durchführbar sind und eine Verlängerung der Start-/Landebahn erforderlich machen. Dieser Eindruck erscheint wenig glaubhaft.

Für die Forderungen nach einer Verlängerung der Start-/Landebahn im Sinne der angeführten „Hauptverantwortlichkeiten der deutschen Industrie“ wird kein einziger quantitativer und nachvollziehbar erscheinender Nachweis erbracht. Dies trifft insbesondere auf den Verweis auf eine Kooperation des DLR im europäischen Programm Airbus A400-M zu: Nach Angaben von Airbus besitzt der Airbus A400-M jedoch nur eine Startstrecke von 1.000 m / 1.500 m bei 100 to / 120 to Abfluggewicht, unbefestigter Start-/Landebahn, ISA und in Meereshöhe (unwesentlicher Unterschied zur Platzhöhe Braunschweigs). Die vorhandene Länge der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig ist hierfür ausreichend. Beim Einsatz des Airbus A400-M als Forschungsflugzeug mit entsprechend geringerem Abflug-Gewicht könnte möglicherweise sogar noch die am Flughafen Braunschweig vorhandene Grasbahn vom 900 m Länge als Start-/Landebahn ausreichend sein.

Geänderte Einlassungen des DLR zum Planfeststellungsverfahren

Das DLR hatte im vorangegangenen Raumordnungsverfahren für den Flughafen Braunschweig u.a. folgende Begründungen angeführt:

1. Europäisches Zentrum für den Flugversuch.
2. Aeroakustik („Die Erweiterung es Flughafengeländes in östlicher Richtung könnte für die Abteilung Technische Akustik von großem Vorteil sein, wenn sich dadurch abseits der Flughafenbetriebsflächen ein Grasareal ergibt, das für o.g. und ähnliche Messungen genutzt werden könnte.“).
3. Flugführungsexperimente.
4. Simulierter Landeanflug von B747, A380 und Raumgleiter.
5. Kartiertes, kalibriertes Referenzfeld mit visuellen Markierungen in der Größe von 1.000 x 300 m für Flugversuche.
6. Leiser Luftverkehr.

7. Anforderungen der Deutschen Lufthansa AG zur Durchführung von Lärmmessungen.
8. Erhöhung der Flughafenkapazität unter dem Einfluss von Wirbelschleppen.
9. Air Traffic Management.
10. Inner Airport Management.

Diese ehemals „wichtigen“ und als Begründung für eine Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig angeführten Forschungsthemen wurden allesamt widerlegt und werden daher im Planfeststellungsverfahren nicht erneut angeführt.

In der Zeit zwischen dem Abschluss des Raumordnungsverfahrens und dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens hat das DLR nach neuen Begründungen für eine Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig gesucht und u.a. das zukünftige Satelliten-Ortungs- und Navigationssystem GALILEO angeführt. Auch diese Begründung wurde widerlegt und wird daher vom DLR im Planfeststellungsverfahren nicht weiter angeführt.

Die Nachhaltigkeit von Begründungen des DLR für eine beabsichtigte Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig wird daher generell bezweifelt.

Andererseits enthalten die Einlassungen des DLR eine Vielzahl nicht zu bezweifelnder Informationen, die jedoch in keinem Zusammenhang mit der beabsichtigten Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig zu stehen scheinen.

Die im Planfeststellungsverfahren für den Flughafen Braunschweig vom DLR angeführten Begründungen für eine Verlängerung der Start-/Landebahn erscheinen nicht nachvollziehbar:

1. **Hochauftriebs-Vorhaben:** Verringerung der Lärmemissionen durch verbesserte und flexiblere Anflugverfahren, Optimierung von Start- und Landekapazitäten, Ausgleich von Verspätungen über Geschwindigkeitsflexibilität sowie Erhöhung der Wirtschaftlichkeit beim Hersteller und Kunden. Um dies zu erreichen, ist es notwendig, das System Flugzeug im Gesamtsystem Luftverkehr zu optimieren. Der adaptive Flügel ist eine Verbesserung in den Disziplinen Aerodynamik, Struktur und Systeme. Diese Technologie erlaubt es, eine effizientere Konfiguration des Flugzeuges für die Flugzustände Start, Landung, Steig-, Sink- und Reiseflug, und um bestmögliche Flugleistungen zu erzielen.

Beim DLR sind dazu entsprechende Versuche mit dem Versuchsträger ATTAS und einem modifizierten Flügel durchgeführt worden. Dazu wurde das neue Tragflächen-Profil wie ein Handschuh über den Originalflügel montiert. Für die Flugversuche war die vorhandene Start-/Landebahn von 1.680 m Länge ausreichend.

2. **Betrieb des Airbus A400-M:** Verweis auf eine Kooperation des DLR im europäischen Programm Airbus A400-M.

Nach Angaben von Airbus besitzt der Airbus A400-M jedoch nur eine Startstrecke von nur 1.000 m / 1.500 m bei 100 to / 120 to Abfluggewicht, unbefestigter Start-/Landebahn, ISA und in Meereshöhe (unwesentlicher Unterschied zur Platzhöhe Braunschweigs). Als Forschungsflugzeug mit geringerem Abfluggewicht könnte möglicherweise sogar noch die am Flughafen Braunschweig vorhandene Grasbahn vom 900 m Länge als Start-/Landebahn ausreichend sein.

3. **Untersuchung von Wirbelschleppen:** Das DLR verweist unspezifisch auf eine Untersuchung von Wirbelschleppen.

Nach Veröffentlichungen des DLR finden die Atmosphären- und Wirbelschleppen-Forschung sowie die Erderkundung mit Luftfahrzeugen, die z.T. lange Flugmissionen erforderlich machen, beim DLR in Oberpfaffenhofen statt. Das DLR besitzt dazu in Oberpfaffenhofen Zugang zum Sonderlandeplatz Oberpfaffenhofen (EDMO) mit einer Start-/Landebahn von 2.286m (Asphalt) für ein maximales Abfluggewicht von 46.000 kg. Dieser Flugplatz ist frei von Verkehrsflügen und darf nur mit Sondergenehmigung benutzt werden, über die das DLR jedoch verfügt.

4. **Vorläufige Verkehrszulassung:** Vorläufige Verkehrszulassung nach Modifikationen an Hochauftriebseinrichtungen.

Modifikationen an Hochauftriebseinrichtungen des Versuchsflugzeuges und die nachfolgende vorläufige Verkehrszulassung haben in der Vergangenheit mit der bestehenden Länge der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig sowohl bei ehemals 1.560 m als auch später bei später 1.680 m Länge stattgefunden, ohne dass hierfür eine Verlängerung der Start-/Landebahn gefordert wurde. Ein Beispiel ist die Installation eines Fly-by-Wire-Systems sowie der hiervon angesteuerten elektro-hydraulischen Stellglieder für die Klappen in den Flugversuchsträger ATTAS.

Aus den vorstehend genannten Gründen erscheint nicht nachvollziehbar, wie die angeführten Vorhaben des DLR eine Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig begründen können.

Nicht nachvollziehbar erscheinende Beschaffung eines möglichen ATTAS-Nachfolgers

Das DLR stellt verschiedene Möglichkeiten der Beschaffung eines Nachfolgers für das Versuchsflugzeug ATTAS (ein Flugzeugmuster des Typs VFW-614) dar und behauptet, hinsichtlich deren Umsetzbarkeit gebe es keine Einschränkungen. Andererseits gibt das DLR nicht den geringsten Hinweis darauf, ob überhaupt eine Chance besteht, eine der genannten Beschaffungsmöglichkeiten umzusetzen. Das DLR lässt vollkommen offen, ob die Beschaffung des Nachfolgers für das Flugzeug VFW-614 durch

- Kauf eines neuen Flugzeuges

- Kauf eines gebrauchten Flugzeuges
- Leasing eines Flugzeuges
- Kostenlose Überlassung eines Flugzeuges durch die Industrie
- Gemeinschaftliche Beschaffung eines Flugzeuges mit anderen Partnern

erfolgen soll und welche Option der Beschaffung Aussicht auf Erfolg besitzt. Angesichts des starken Wettbewerbs um staatliche Fördermittel in der Helmholtz-Gemeinschaft selbst, der das DLR angehört, und des ständigen Wettbewerbs zwischen Forschung und Industrie um diese Mittel scheint den Beschaffungsversionen eher Wunschdenken als eine belastbare Planung zugrunde zu liegen.

Ein Nachfolger für das Flugzeug VFW-614 müsste im Übrigen in enger Abstimmung mit der französischen Forschungsorganisation Office National d'Etudes et de Recherches Aéronautiques (ONERA) ausgewählt und betrieben werden. Weder die Forschungs- und Unternehmensbilanz des DLR 2003/2004 noch der Jahresbericht der ONERA 2004/2005 weisen aber die Notwendigkeit einer derartigen Beschaffungsmaßnahme und noch weniger entsprechende Vorsorgemaßnahmen aus. Hinzu kommt, dass sich aufgrund einer geänderten Förderpolitik gegenüber institutionell geförderten Forschungseinrichtungen allein die Einnahmen des DLR aus direkten Projektförderungen des BMBF im Zeitraum 2003/2004 um über 50 % reduziert haben.

Es wird daher bezweifelt, dass Mittel für eine Ersatzbeschaffung des ATTAS zur Verfügung stehen und eine wie auch immer geartete und bisher nicht konkretisierte Ersatzbeschaffung für den ATTAS Anlass für eine Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig sein kann.

Das DLR versucht mittels Attas-Nachfolge Argumente beizubringen:

1. Die Behauptung „Schon heute ist die wesentlich kleinere VFW-614 durch die vorhandene Bahnlänge im Abfluggewicht und damit in der Versuchslänge beschränkt“ erscheint angesichts der Spezifikation des Flugzeugmusters VFW-614 nicht nachvollziehbar:

FAA take-off field length (Startstrecke):	1.325 m
FAA landing field length (Landestrecke):	1.100 m
Vorhandene Länge der Start-/Landebahn des Flughafens BS :	1.680 m

Denkbar ist eine Beschränkung unter widrigen klimatischen Bedingungen wie z.B. einer Lufttemperatur von 35°C bei gleichzeitigem Gewitterregen. Erfahrungsgemäß finden aber beim DLR gewöhnlich keine Versuchsflüge unter diesen Bedingungen und schon gar nicht in der allgemeinen Ferienzeit statt, in der derartige Bedingungen gelegentlich anzutreffen sind.

2. Anstelle der Behauptung „Die Verlängerung der Startbahn wird ein höheres Abfluggewicht und damit eine höhere Reichweite und Flug- und Versuchsdauer erlauben“ kann ebenso behauptet werden „Der Einsatz eines zeitgemäßen Flugzeugs wird ein höhe-

res Abfluggewicht und damit eine höhere Reichweite und Flug- und Versuchsdauer bei bestehender Start-/Landebahn erlauben“.

Ein nachvollziehbarer Bedarfsnachweis für die beabsichtigte Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig durch das DLR erscheint damit nicht gegeben.

Nicht nachvollziehbar erscheinender Bedarf der TU Braunschweig

Die im vorangegangenen Raumordnungsverfahren erhobenen Forderungen und „genauen“ Berechnungen der Technischen Universität Braunschweig zur benötigten Start-/Landebahnlänge von 2.600 m wurden seinerzeit eindeutig widerlegt und werden im Planfeststellungsverfahren daher nicht erneut angeführt. Die vagen Anführungen bestimmter Forschungsfelder sind nunmehr gepaart mit der allgemeinen Forderung einer irgendwie gearteten Verlängerung. Quantitative Angaben zur benötigten Start-/Landebahnlänge sind hieraus nicht zu entnehmen.

Die Technische Universität Braunschweig betreibt bezeichnenderweise seit Jahren ein Flugzeugmuster des Typs Dornier 128-6, das durch seine besonderen Kurzstarteigenschaften hervorragt und für das die Länge der bereits bestehenden Start-/Landebahn mehr als ausreichend ist. Für die Forderung, für dieses Kurzstartflugzeug die Start-/Landebahn zu verlängern, wird kein einziger quantitativer und nachvollziehbar erscheinender Nachweis erbracht. Es spricht nicht für die Sachkenntnis des Gutachters, wenn dieser fortlaufend ein Flugzeugmuster des Typs Dornier 126-6 der Technischen Universität Braunschweig referiert, obwohl diese ein Flugzeugmuster des Typs Dornier 128-6 verfügt. Die Existenz eines Flugzeugmusters vom Typ Dornier 126-6 ist nicht bekannt.

Im vorangegangenen Raumordnungsverfahren für den Flughafen Braunschweig hatte die Technische Universität Braunschweig im Hinblick auf eine beabsichtigte Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig mit Schreiben vom 11.06.2001 mitgeteilt, dass sie ein Flugzeugmuster des Typs DO 128-6 mit einer erforderlichen Bahnlänge von 700 m und ein Flugzeugmuster des Typs Cessna 172 Experimental mit einer erforderlichen Bahnlänge von 400 m betreibe. Die vorhandene Bahnlänge des Flughafens Braunschweig sei daher ausreichend. Die Technische Universität Braunschweig habe jedoch ein Kooperations-Ankommen mit dem DLR und nutze im Rahmen dieses Abkommens auch den Flugversuchsträger ATTAS. Für das Vorhaben „Erhöhung der Flughafenkapazität unter dem Einfluss von Wirbelschleppen“ würde daher eine Bahnlänge von 2.600 m benötigt. Für das Forschungsvorhaben „Intermodaler Verkehr“ würde sogar eine Bahnlänge von 4.000 m benötigt, mit einer Bahnlänge von 2.600 m ließen sich jedoch kritische Teiluntersuchungen realisieren.

Nachdem sich diese Begründungen als nicht tragfähig erwiesen (z.T. waren die angeführten Forschungsarbeiten bereits an anderer Stelle abgeschlossen und die Ergebnisse in der Praxis umgesetzt worden), werden diese Begründungen im Planfeststellungsverfahren für den Flughafen Braunschweig nicht weiter angeführt.

Die Nachhaltigkeit von Begründungen der Technischen Universität Braunschweig für eine beabsichtigte Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig wird daher generell bezweifelt.

Kern der nun im Planfeststellungsverfahren für den Flughafen Braunschweig angeführten Begründungen der Technischen Universität Braunschweig ist, da die untersuchten Systeme „in Verkehrsflugzeugen eingesetzt werden sollen, müssen auch die Erprobungen und Nachweise mit einem Flugzeug dieser Kategorie durchgeführt werden.“ Daraus folgt: eignet sich eines der untersuchten Systeme auch für eine Verwendung im Airbus A380, so müsste dann auch ein Airbus A380 in Braunschweig für Erprobungen und Nachweise landen und starten können.

Die Technische Universität führt darüber hinaus keinen quantitativen und nachvollziehbaren Nachweis, der eine beabsichtigte Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig gerechtfertigt erscheinen lässt. Stattdessen wird begründet, das Erfordernis einer Bahnlänge von 2.300 m „liegt auf der Hand“. Das Erfordernis liegt damit wahrscheinlich ebenso „auf der Hand“ wie die ehemals im Raumordnungsverfahren angeführte und jetzt fallen gelassene Begründung einer Verlängerung auf 2.600 m.

Ein nachvollziehbarer Bedarfsnachweis für die beabsichtigte Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig durch die Technische Universität Braunschweig erscheint daher als nicht gegeben.

Nicht nachvollziehbar erscheinender Bedarf von Luftfahrtunternehmen mit eigenen Flugzeugen zur Durchführung von Werkverkehr

Robert Bosch GmbH

Die Robert Bosch GmbH betreibt Flugzeugmuster vom Typ HS 125/800. Dieser Flugzeugtyp ist seit 1984 auf dem Markt und basiert auf dem 1976 in Dienst gestellten Flugzeugmuster HS 125/700 sowie dessen Vorgänger, dessen Erstflug im Jahre 1962 stattfand.

Die Robert Bosch GmbH gibt mit Schreiben vom 11.01.2005 an, dass im Jahre 2004 überschlägig 5 Flugbewegungen mit dem Flugzeugmuster vom Typ HS 125/800 nicht wie geplant vom Flughafen Braunschweig wegen nasser Startbahn starten konnten und daher zum Flughafen Hannover ausgewichen werden musste. Es erscheint nicht nachvollziehbar, aus diesem Grund und im Hinblick auf den ansonsten unbehinderten Tramp-, Anforderungs- und Geschäftsflugverkehr für die Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig fast 40 Mio. Euro aus Steuermitteln zu investieren, einen bis zu mehreren Generationen alten Waldbestand zu vernichten und die Lebensqualität von 20.000 Bürgerinnen und Bürgern schwerwiegend zu beeinträchtigen.

Es erscheint im Übrigen nicht nachvollziehbar, dass die von der Robert Bosch GmbH befürwortete Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig in irgendeinem Zusammenhang mit dem Zweck der beabsichtigten Verlängerung - Förderung der Forschung

am Flughafen Braunschweig - steht. Es handelt sich hierbei vielmehr um eine Ausweitung der kommerziellen Nutzung dieses Flughafens.

Nicht nachvollziehbar erscheinender Bedarf der Aerodata AG

Die Entwicklung und Integration von Flugmesstechnik betraf in der Vergangenheit Luftfahrzeuge, für die die vorhandene Start-/Landebahn ausreichend war und auch weiterhin sein wird. So hat die Aerodata AG vor kurzer Zeit einen Auftrag im Wert von 8 Mio. Euro zur flugmesstechnischen Ausrüstung von zwei Flugzeugen des Typs Dornier DO-228 gewonnen, die über besonders gute Kurzstarteigenschaften verfügen und für die die bestehende Start-/ Landebahn mehr als adäquat ist. Diese Klasse von Flugzeugen ist typisch für Vermessungsflugzeuge.

Die Aerodata AG führt mit Schreiben vom 21.01.2005 aus, dass durch die beabsichtigte Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig mittel- und langfristig neue Potenziale für ihr Unternehmen erschließen könnten, allerdings sei eine Quantifizierung dieses Potenzials nicht möglich. Im Übrigen sei der Aerodata AG nicht bekannt, dass Kunden/Besucher/Forschungspartner im Jahr 2004 mit ihren eigenen Flugzeugen Hannover anfliegen, obwohl sie nach Braunschweig wollten.

Allerdings könne der Partner FR Aviation Ltd. den Flughafen Braunschweig mit seinen Flugzeugmustern des Typs Dassault Falcon 20 den Flughafen Braunschweig nicht anfliegen. Dieses Flugzeug wurde jedoch in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts entwickelt und in den 70er Jahren ausgeliefert. Das letzte Exemplar dieses Flugzeugtyps wurde im Jahre 1983 fertig gestellt. Das Flugzeug hat eine Sitzplatzkapazität von 8-10 Passagieren (14 bei sehr gedrängter Sitzposition). Derartig veraltete Flugzeuge können schon aus wirtschaftlichen Überlegungen kein Anlass für eine Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig sein, wenn nur noch für wenige Jahre einzelne Starts und Landungen derartiger Flugzeuge in Braunschweig geplant sind und dafür Millionen Euro von Steuergeldern investiert, ein bis zu mehreren Generationen alter Waldbestand vernichtet und die Lebensqualität von 20.000 Bürgerinnen und Bürgern schwerwiegend beeinträchtigt wird.

Nicht nachvollziehbar erscheinender Bedarf der Volkswagen AG

Es ist erscheint nicht nachvollziehbar, dass die Nutzung des Flughafens Hannover durch die Volkswagen AG eine „zeitraubende Anfahrt zu alternativen Flughäfen“ bedingt. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn die Differenz der Anfahrten zu den Flughäfen Hannover und Braunschweig in Relation gesetzt wird zu der Dauer des damit verbundenen Langstreckenfluges sowie zur Häufigkeit eines derartigen Ereignisses im Geschäftsreiseverkehr der Volkswagen AG mit eigenen Flugzeugen. Ein entsprechender Nachweis wird nicht geführt.

Die von dem Gutachter Mihlan hinsichtlich der erforderlichen Startbahnlängen angeführten Flugzeugmuster der Typen Bombardier Global Express und Gulfstream V erscheinen irrelevant, da das Volkswagenwerk derartige Flugzeuge nicht betreibt.

Das Erfordernis eines Starts bei Langstreckenflügen vom Flughafen Braunschweig wird u.a. damit begründet, dass „die Fahrt nach Hannover bereits Pilotendienstzeit wäre“, allerdings ohne Angabe, an welchem Ort diese Fahrt ihren Ausgangspunkt haben würde. Dem entge-

genstehend regeln die maßgebenden FARs (Part 135.267) die Arbeitszeit der Piloten als „on deck time“, also die Zeit, die die Piloten an Bord verbringen. Auch die EU-OPS-Version der bestehenden JAR-OPS 1 Operating Regulations geben keinen Hinweis darauf, dass die Anfahrtszeit zum Ausgangsort eines Fluges bereits als Pilotendienstzeit zu rechnen wäre. Schließlich hängt die zulässige Arbeitszeit der Crew von der - von der Volkswagen AG nicht angegebenen - Zahl der Piloten ab. Ohne genaue Angaben zum Einsatzprofil der Flugzeuge der Volkswagen AG kommt das Arbeitszeit-Argument also nicht zum Tragen.

Die Bedarfsbegründung für eine beabsichtigte Verlängerung der Start-/Landebahn der Volkswagen AG ist von der Flugbetriebsleitung und dementsprechend praxisnah verfasst worden. Die genannten Begründungen erscheinen in Teilen nachvollziehbar, soweit sie die flugtechnischen Belange betreffen.

Die beabsichtigte Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig ist entsprechend den Finanzierungsvereinbarungen für das nachgesuchte Vorhaben aber nur finanzierbar, wenn die beabsichtigte Verlängerung für Zwecke der Forschung erfolgt. Dies steht in krassem Widerspruch zu der von der Volkswagen AG angestrebten Optimierung ihrer luftgestützten Transportprozesse, die offensichtlich keinen unmittelbaren Bezug zur Forschung haben. Da für die Finanzierung u.a. Mittel der EU eingesetzt werden sollen, erhebt sich daher auch die Frage einer möglicherweise unzulässigen Subventionierung eines Industrie-Unternehmens.

Die Angaben der Volkswagen AG zu den Start-/Landestrecken der von ihr betriebenen Flugzeuge weisen zum Teil erhebliche Differenzen zu den Herstellerangaben für die Start-/Landestrecken auf. Sie enthalten keine Angaben zur jeweiligen Startmasse.

Flugzeugmuster FALCON 2000, Startstrecke

Volkswagen AG	Hersteller Dassault	
1.830 m	1.658 m	Balanced Field Length 35,800 lb. Maximum takeoff weight, sea level, ISA
	1.604 m	Balanced Field Length 35,250 lb. Mission takeoff weight, 8 passengers, sea level, ISA

Flugzeugmuster FALCON 2000, Landestrecke

Volkswagen AG	Hersteller Dassault	
1.420 m (trocken) 1.630 m (nass)	953 m	33,000 lb. Maximum landing weight, sea level, ISA, FAR 91
	808 m	24,920 lb. Typical landing weight, 8 passengers, NBAA IFR reserves, sea level, ISA, FAR 91

Flugzeugmuster FALCON 900, Startstrecke

Volkswagen AG		Hersteller Dassault
1.860 m (trocken)	1.590 m	Balanced Field Length
2.140 m (nass)		48,300 lb. Maximum takeoff weight, sea level, ISA
	1.520 m	47,185 lb. Mission takeoff weight, 8 passengers, sea level, ISA
Flugzeugmuster FALCON 900, Landestrecke		
Volkswagen AG		Hersteller Dassault
1.340 m (trocken)	1.074 m	42,000 lb. Maximum landing weight, sea level, ISA, FAR 91
1.530 m (nass)	724 m	28,300 lb. Typical landing weight, 8 passengers, NBAA IFR reserves, sea level, ISA, FAR 91
Flugzeugmuster AIRBUS A319CJ, Startstrecke		
Volkswagen AG		Hersteller Airbus (A319)
1.860 m (trocken)	1.830 m	Sea level, ISA +15C, Reichweite 3.390 km with 124 passengers
2.140 m (nass)	2.680 m	Sea level, ISA +15C, Reichweite 6.845 km at 75,5 tons take-off weight, with 124 passengers and reserves
Flugzeugmuster AIRBUS A319CJ, Landestrecke		
Volkswagen AG		Hersteller Airbus (A319)
1.290 m (trocken)	1.470 m	42,000 lb. Maximum landing weight, sea level, ISA, FAR 91
1.480 m (nass)		

Der Hinweis, dass eine Delegation aus Malaysia bei einem Besuch des Volkswagenwerks in Wolfsburg zwar in Braunschweig landen, jedoch von Hannover aus die Rückreise antreten musste und damit das Besuchsprogramm verkürzt werden musste, erscheint angesichts der Nähe des Flughafens Hannover wenig überzeugend. Die geringe Wegdifferenz der Strecken Wolfsburg-Hannover und Wolfsburg-Braunschweig bietet keinen Anlass, aus diesem Grund und im Hinblick auf den ansonsten unbehinderten Tramp-, Anforderungs- und Geschäftsflugverkehr für die Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig fast 40 Mio. Euro aus Steuermitteln zu investieren, einen bis zu mehreren Generationen alten Waldbestand zu vernichten und die Lebensqualität von 20.000 Bürgerinnen und Bürgern schwerwiegend zu beeinträchtigen.

Es erscheint im Übrigen nicht nachvollziehbar, dass die von der Volkswagen AG angestrebte Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig in irgendeinem Zusam-

menhang mit dem Zweck der beabsichtigten Verlängerung - Förderung der Forschung am Flughafen Braunschweig - steht. Es handelt sich hierbei vielmehr um eine Ausweitung der kommerziellen Nutzung dieses Flughafens.

Irrelevant erscheinender Bedarfsnachweis mit Hilfe eines Fluges mit B737-700 von Braunschweig nach Nürnberg

Die beabsichtigte Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig ist entsprechend den getroffenen Vereinbarungen nur finanzierbar, wenn die beabsichtigte Verlängerung für Zwecke der Forschung erfolgt.

Es erscheint daher nicht nachvollziehbar, wenn zur Begründung einer beabsichtigten Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig Einschränkungen von Touristik-Flügen mit einem Flugzeugmuster des Typs Boeing B737-700 mit 146 Passagieren als Begründung angeführt werden.

Irrelevant erscheinendes Gutachten „Forschungsflughafen Braunschweig: Standortfaktor - Wirtschaftsfaktor - Potenziale“

Dieses Gutachten aus dem Jahre 2000 wurde von der Vorhabensträgerin bestellt und diente im wesentlichen dem Nachweis eines florierenden Charter-, Linien- und Tourismusverkehrs nach einer Verlängerung der Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig auf 2.600 m im vorangegangenen Raumordnungsverfahren. So weist das Gutachten beispielsweise u.a. aus: „Die Nähe des Flughafens Hannover ist trotz dessen ausgezeichneter Verankerung im Charter-Geschäft nicht von vornherein eine unüberwindliche Markteintrittsbarriere für die Aufnahme von Touristikflügen ab Braunschweig“. Das Gutachten wird daher als nicht zeitgemäß im Hinblick auf die im Planfeststellungsverfahren vorgebrachte Begründung der Vorhabensträgerin, mit der beabsichtigten Verlängerung der Start-/Landebahn eine Verbesserung des Werk-, Tramp- und Forschungsflugverkehrs herbeiführen zu wollen, angesehen es illustriert aber sehr wohl die realen Ziele, die hinter dem Flughafenausbau zu sehen sind.

Fehlende Abstimmung mit dem Flughafen Hannover

Der Flughafen Hannover Langenhagen hat im Raumordnungsverfahren für den Flughafen Braunschweig beantragt und begründet, den Antrag der Vorhabensträgerin auf Verlängerung der Start-/Landebahn abzulehnen.

Fehlende Abstimmung mit der Deutschen Lufthansa AG

Die Deutsche Lufthansa AG hat vor dem Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Nds. Landtags am 18.03.2005 erklärt, dass sie den Ausbau des Flughafens Braunschweig für kontraproduktiv hält.

Nachtflugverbot

Im Falle einer Genehmigung des Antrages fordern wir ein uneingeschränktes Nachtflugverbot. Das dürfte nicht problematisch sein, wenn die Antragsbegründung auf Förderung der For-

schung nicht nur vorgeschoben ist. Die geringe Anzahl von Forschungsflügen kann problemlos außerhalb der Nachtruhe erfolgen.

Ebenso ist zu fordern, dass bei Genehmigung des Antrages, Abweichungen vom ausgewiesenen Ein- und Abflugkorridor, insbesondere das Überfliegen der Ortschaften in niedriger Höhe unterbleiben und mindestens als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden können

Fehlende Aspekte

Fehlende gesamtheitliche Betrachtung

Die vorliegenden Unterlagen enthalten keine gesamtheitliche Betrachtung der Ausbaumaßnahmen am Flughafen. Hierzu gehören einerseits die bereits ausgeführten Maßnahmen wie die Westererweiterung, als auch mögliche oder bereits geplante zukünftige Maßnahmen wie die Schaffung von Abfertigungsanlagen für Flugreisende, die Anlagen von Parkplätzen und die Ausweisung von Gewerbegebieten. Eine solche gesamtheitliche Betrachtung ist erforderlich, weil in den Bedarfsbegründungen (Masterplan) diese Maßnahmen als zusammengehörig dargestellt werden. Es sind deshalb nicht nur die Auswirkungen der hier beantragten Verlängerung der Landebahn zu untersuchen, sondern die weiteren in den Gutachten genannten Maßnahmen in die Untersuchung einzubeziehen. Ohne diese Daten ist eine angemessene Abwägung nicht möglich. Wir schließen uns in diesem Punkt ausdrücklich den Ausführungen des Rechtsanwaltes Sommer für die Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm an.

Fehlende Sicherheitsstudie / Risikoanalyse

In der Haupt An- und Abflugrichtung 26 befinden sich in ca. 200 m Entfernung vom Ende der Start-/Landebahn ein Netto-Markt und die ersten Wohngebäude und Geschäfte der Ortschaft Wenden/Bienrode. In gleicher Richtung weiter westlich befinden sich sieben Treibstofftanks mit je 250.000 Litern Fassungsvermögen unmittelbar in der Anfluggrundlinie. In der „Sicherheitsanalyse des Flughafens Basel-Mühlhausen“ vom 4.12.2005 wird beispielsweise festgestellt: „Am kritischsten bezüglich Personenrisiken sind die Nahbereiche um die Pistenenden, sofern sie Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte und industrielle Anlagen aufweisen. Ein daraus resultierendes Schadensausmaß würde am meisten Todesopfer fordern“. Eine entsprechende Sicherheitsstudie bzw. Risikoanalyse fehlt im Planfeststellungsverfahren, obwohl im Raumordnungsverfahren eingefordert. Dies stellt einen schwerwiegenden Verfahrensfehler dar. Siehe hierzu die entsprechende Referenzliste der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung.

Fehlende Sozialverträglichkeitsstudie

Die Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich des Verbleibens bzw. des Weggangs der Betroffenen am/vom bisherigen Wohnort werden nicht berücksichtigt. Ebenso wenig wie die massiven Wertverluste, die die Anwohner an ihren Häusern und Grundbesitz hinnehmen müssen. Gebäude, die als Alterssicherung gedacht waren, verlieren nun massiv an Wert. Diese und andere Folgewirkungen sind in deiner Sozialverträglichkeitsstudie zu untersuchen.

Fehlende Kosten-/Nutzen-Analyse

Die Flughafengesellschaft argumentiert mit den wirtschaftlichen Vorteilen des Vorhabens ohne das für die Beurteilung erforderliche Datenmaterial zu liefern. Im Vorfeld von Verkehrsprojekten werden aber üblicherweise **Kosten-Nutzen-Betrachtungen** angestellt, so z. B. beim Projekt Regio-Stadtbahn. Eine solche Berechnung fehlt hier. Gerade aber wenn die öffentliche Hand über ihre Beteiligungen als Eigentümerin auftritt und die Investitionen aus Steuergeldern finanziert werden, ist eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung mit all ihren Facetten (Wirtschaftsplan, Erlösplanung, jährliches Betriebsdefizit, Finanzierung der Ausbaurkosten, Gesamtkostenrechnung für das Ausbauvorhaben incl. Kompensationsmaßnahmen und aller infrastrukturellen Maßnahmen) unerlässlich. Zumal die finanziellen Mittel, die in dieser Investition gebunden werden, anderen Aufgaben der öffentlichen Hand fehlen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit soll hier ein alter Wald für eine weitere Subventionsruine geopfert werden.

Es fehlt der Nachweis der Wirtschaftlichkeit, wir fordern deshalb das Planfeststellungsverfahren zurückzuweisen bis die erforderlichen Unterlagen zur Kosten-Nutzen-Betrachtung vorliegen.

Dazu im Detail: Der Flughafen Braunschweig ist bereits heute ein Zuschussbetrieb mit einem Defizit von ca. 1,2 Mio. Euro pro Jahr. Bau und Unterhalt einer verlängerten Start-/Landebahn und der hinzukommenden, neuen Infrastruktur bedeuten eine erhebliche Verschärfung der Defizitsituation. Die Gutachter prognostizierten bereits im Raumordnungsverfahren für den Flughafen Braunschweig ein mögliches Passagieraufkommen von 330.000 Passagieren pro Jahr. Nach einer Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. gelangt ein Flughafen jedoch erst ab einem Aufkommen von ca. 2 Mio. Passagieren pro Jahr in die Gewinnzone. Für die beabsichtigte Verlängerung der Start-/Landebahn werden Kosten von 34,8 Mio. Euro genannt. Hiervon hat aufgrund der Gesellschaftsstruktur der Vorhabensträgerin der Steuerzahler ca. 82% der Kosten zu tragen. Zur Verbesserung der Förderaussichten durch das Ziel-II-Programm der EU für Niedersachsen wurde noch die Erschließung zweier Gewerbegebiete mit Kosten von 10 Mio. Euro hinzugenommen und damit ein Projekt im Volumen von 44,8 Mio. Euro geschaffen.

Die Stadt Braunschweig macht folgende Kostenrechnung zu den Beteiligungen an einem Ausbau des Flughafens Braunschweig auf:

Land Niedersachsen	14,6 Mio. Euro
Stadt Braunschweig	9,9 Mio. Euro
Stadt Wolfsburg	5,1 Mio. Euro
Volkswagen AG	5,2 Mio. Euro

	34,8 Mio. Euro

Das vom Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vorangetriebene Projekt hat nach Auskunft des Ministeriums jedoch ein Gesamtvolumen von ca. 45 Mio. Euro. Es enthält zur Sicherstellung einer eventuellen Förderung durch die EU die Erschließung zweier neuer Gewerbegebiete in Braunschweig, um die Förderung eines vorwiegend kommerziell genutzten Verkehrsflughafens zu kaschieren. Unter der Berücksichtigung, dass die EU - wenn überhaupt -

nur 50 % der förderfähigen Kosten übernimmt, sieht die tatsächliche Kostenrechnung wie folgt aus:

Land Niedersachsen	4,604 Mio. Euro
Stadt Braunschweig	9,939 Mio. Euro
Stadt Wolfsburg	5,125 Mio. Euro
Volkswagen AG	5,185 Mio. Euro
Förderung GA (BRD)	9,960 Mio. Euro
Förderung EU	9,960 Mio. Euro

	44,770 Mio. Euro

Hierzu wird eine Kosten-/Nutzen-Analyse gefordert. Die Vorhabensträgerin hat es versäumt, eine Kostenrechnung vorzulegen und diese in eine Kosten-/Nutzen-Analyse einzubringen.

Die Finanzierbarkeit des geplanten Vorhabens und der laufenden Betriebskosten sowie die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens insgesamt werden bezweifelt. Sie werden im Planfeststellungsverfahren überhaupt nicht angesprochen.

Der Ausbau wird mit dem Bedarf für die Forschung und insbesondere für die Wirtschaft begründet. Trotz der Begründung seitens der Politik und des Landes Niedersachsen, den Flughafen zu fördern, fehlt jegliche wirtschaftliche Überprüfung der langfristigen Leistungs- und Zukunftsfähigkeit der Flughafen Braunschweig mbH, auch und insbesondere unter der Berücksichtigung, dass deren Betrieb seit Jahren defizitär arbeitet.

Die vorgelegten Gutachten betrachten beispielsweise nicht die Verlegung der Volkswagen Air Services GmbH nach Hannover oder einen wechselseitigen Standortaustausch von Aktivitäten des DLR zwischen seinem Standort Oberpfaffenhofen und dem dort verfügbaren Sonderflugplatz und seinem Standort Braunschweig.

Als Bedarfsbegründung führt die Vorhabensträgerin ein in Braunschweig existierendes, nicht näher spezifiziertes „Avionik- und Mobilitätstechnik-Cluster“ an. Der Verkehrsflughafen Braunschweig sei im Bereich der Luftfahrt in Deutschland ein Standortschwerpunkt für Behörden, Wissenschaft sowie Forschung und Entwicklung. Verschwiegen wird jedoch, dass nach eigenen Angaben der Vorhabensträgerin der Anteil der Forschungsflüge nur 1,6 % aller Flugbewegungen am Flughafen Braunschweig einnimmt.

Im Übrigen nutzen nur 5 der ca. 40 am Flughafen Braunschweig angesiedelten Unternehmen die Start-/Landebahn des Flughafens Braunschweig. Davon haben sich wiederum nur 4 Unternehmen für eine mögliche Verlängerung der Start-/Landebahn ausgesprochen. Drei dieser Unternehmen sind an einer Verlängerung der Start-/Landebahn interessiert unter der stillschweigenden Voraussetzung, dass sie selbst hierzu keinen finanziellen Beitrag leisten müssen. Weitere Bedarfsträger aufgrund von Neuansiedlungen sind in Zukunft nicht zu erwarten: Nach Aussage des Oberbürgermeisters der Stadt Braunschweig vom 12.07.05 zu einer Anfrage im Rat der Stadt Braunschweig gibt es keine Zusage von Industrieunternehmen oder Forschungseinrichtungen, die eine Ansiedlung am Flughafen planen, falls die Landebahn ver-

längert werden würde. Am 01.08.2005 ergänzt der Oberbürgermeister seine Einschätzung mit den Worten: „Bei unseren Fördermöglichkeiten muss man sagen, das Ansiedlungsgeschäft ist weitestgehend tot“.

Die Vorhabensträgerin führt ferner aus: „Derzeit sind am Flughafen Braunschweig und den in seinem unmittelbaren „Umgriff“ angesiedelten Behörden, Unternehmen und Einrichtungen rund 2.000 Arbeitsplätze zugeordnet“. Dabei wird verschwiegen, dass

1. nur drei von ca. 40 der am Flughafen Braunschweig beheimateten Unternehmen sich für eine Verlängerung der Start-/Landebahn ohne finanziellen Beitrag ausgesprochen haben,
2. zu den genannten 40 Unternehmen u.a. ein Buchverlag, ein Hotel, ein Motorsportplatz der Polizei und andere kaum flughafen-affine Unternehmen gezählt werden und
3. sich einige der „am Flughafen beheimateten Unternehmen“ weitab vom Flughafen in der Innenstadt Braunschweigs befinden wie z.B. das trotzdem angeführte Unternehmen Bombardier.

Die mit dem Vorhaben verbundene Erwartung eines Mehrwerts/Nutzens wird daher aus den vorstehend genannten Gründen bezweifelt.

Im Gutachten der Airport Research Center GmbH wird an mehreren Stellen darauf verwiesen, dass die Volkswagen AG Hauptnutzer im Werkverkehr und im Tramp- und Anforderungsverkehr ist. Die Auslastung des Flughafens Braunschweig in diesen Segmenten durch die Volkswagen AG liegt zurzeit zwischen ca. 42 % und 52 %. Auch langfristig wird sich nach gutachterlicher Meinung an diesen Verhältnissen nicht viel ändern. Es besteht daher der Verdacht einer unzulässigen Subventionierung der Volkswagen AG, mit der das gesamte Finanzierungskonzept steht oder fällt.

Natur- und Umweltbelange

BUND als Grundeigentümer betroffen

Im Bereich der Einflugschneise besitzt der BUND ein Grundstück, das als Weide genutzt werden soll. Durch das Vorhaben befürchten wir eine erhebliche Zunahme des Fluglärms, der sich störend auf die Weidetiere auswirkt. Durch die Einzelereignisse der startenden oder landenden Flugzeuge im Bereich der Weideflächen erfolgt eine verstärkte Beunruhigung der Tiere, so dass eine Weidetierhaltung in diesem Bereich nicht erfolgen kann. Ein Ausgleich für Nutzung der Fläche ist dem Antragsteller aufzuerlegen.

Weiter befürchten wir, dass durch die Ausbaumaßnahme Schadstoffbelastungen von startenden und landenden Flugzeugen auf unserer Fläche stärker akkumulieren. Hierdurch ist eine Beeinträchtigung der Qualität der landwirtschaftlichen Produkte zu erwarten, somit eine Minderung unserer Pachteinahmen.

Dem Antragsteller ist in der Planfeststellung aufzuerlegen alle Kosten zu tragen, die durch die Beeinträchtigen von landwirtschaftlichen Produkten durch den Eintrag von Schadstoffen entstehen.

Lärm

Die vorgelegten Lärmuntersuchungen sind fehlerhaft, insbesondere gehen sie von unrealistisch niedrigen Flugbewegungszahlen und Maximalpegeln aus. Die Gesamtlärmuntersuchung ist zudem fehlerhaft und bewertet den Flugverkehrslärm zu gering, weil sie zu Unrecht von einer Überlagerung durch schon vorhandene Lärmquellen ausgeht. Das ist falsch, weil sich die vorhandenen Lärmquellen wie der Straßenverkehr in ihrer Lärmcharakteristik deutlich von denen des Fluglärms unterscheiden. Der Aspekt wurde bereits im ROV eingefordert und trägt den neueren Erkenntnissen der Lärmforschung Rechnung.

Lärm schadet nachweislich der Gesundheit. Die Folgen können u.a. Konzentrationsmängel, Schlafstörungen oder die Schwächung des Immunsystems sein. Daher ist am vorgelegten Lärmgutachten auch zu bemängeln, dass der von Gebäuden reflektierte Schall nicht berücksichtigt wurde. Aufgrund naher, hoher Wohngebäude und des überragenden Kirchgebäudes ist jedes vorbeifliegende Flugzeug zweimal zu hören - einmal unmittelbar und einmal durch den reflektierten Schall.

Zur mangelhaften Bearbeitung des Themas „Lärm“, insbesondere zur Frage „Bodenlärm“ machen wir uns die Ausführungen des Rechtsanwaltes Sommer zu Eigen und fordern eine entsprechende Nachbearbeitung des Themas, ohne die eine sachgemäße Abwägung nicht möglich scheint.

Weitere Fehler des Gutachtens werden im weiteren Verfahren im Einzelnen näher zu erörtern sein.

Klimagutachten

Durch die mit der Maßnahme verbundene Waldabholzung ist eine Veränderung der kleinklimatischen Verhältnisse zu erwarten. Diese Veränderungen wirken sich auf Tiere und Pflanzen, die Landwirtschaft und die angrenzenden Siedlungsbereiche massiv aus, werden aber nicht gutachterlich untersucht. So ist es uns als Flächeneigentümer im betrachteten Raum unmöglich die Folgen der klimatischen Veränderungen auf unsere Fläche abzuschätzen. **Der BUND fordert deshalb Gutachten, das diese Aspekte umfassend abarbeitet, nach .**

Das geforderte Gutachten muss auch betrachten, dass die erforderliche Waldschneise den vorhandenen Hochwald in voller Tiefe in West-Ostrichtung durchtrennt mit der Folge einer Düsenwirkung (Waldschneise in Hauptwindrichtung), wie umfangreichen wissenschaftlichen Publikationen bereits in vergleichbaren Fällen belegen konnten. Damit verbunden ist eine deutliche Erhöhung der Windgeschwindigkeit und ein erhöhtes Risiko von Winderosionen. Die Erhöhung der Windgeschwindigkeit bewirkt zudem eine signifikante Erniedrigung der Lufttemperaturen.

Luft- und Bodenschadstoffe

Hinsichtlich der Mangelhaftigkeit des Luftschadstoffgutachtens machen wir uns die Argumentation des Rechtsanwaltes Sommer zum technischen Luftschadstoffgutachten zu Eigen. Neben den Luftschadstoffen ist auch der Einfluss der Bodenschadstoffe zu prüfen. Hierzu gehört auch der schwermetallhaltige Abrieb von Bremsbelägen. Es wird gefordert, die Mengen, die Gefährlichkeit und Möglichkeit des Abbaus dieses Abriebs zu untersuchen.

Behandlung des anfallenden Oberflächenwassers

Die beantragte Einleitung von Oberflächenwasser in die Vorfluter ohne Vorklärung für den Zeitraum der Entwicklung der Rückhaltebecken ist grundsätzlich abzulehnen und kann durch die frühzeitige Anlage der Rückhaltebecken vermieden werden, so dass sicher gestellt ist, dass die volle Klärwirkung des belasteten Wassers von allen versiegelten Flächen mit dem Beginn der Nutzung erfolgt. Vor der Nutzung der versiegelten Flächen ist die Wirksamkeit der Wasserreinigung der Rückhaltebecken durch die zuständige Stellen zu prüfen. Diese Vorgaben sind in der Planfeststellung festzuschreiben.

Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, wie die ordnungsgemäße Ableitung des Oberflächenwassers nach Osten erfolgen soll. Dazu fehlen insbesondere Angaben wie die anfallenden Wassermengen gereinigt und von den Vorflutern aufgenommen werden können.

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum der UVS ist zu klein gewählt. Er beschränkt sich ausschließlich auf den Planungsraum im Braunschweiger Stadtgebiet. Außerhalb des Stadtgebietes stehende Bauwerke, die zum Betrieb des Flughafens notwendig sind und ihre Auswirkungen auf die Umwelt haben, sind nicht betrachtet worden. Beispielsweise der Gleitsender bei Lehre. Außerdem ist der Planungsraum in seiner Bedeutung als Wanderkorridor für Tiere überhaupt nicht betrachtet worden. Der BUND fordert daher die Beziehungen zwischen dem Planungsraum und dem Umland zu untersuchen. Weiter fordern wir auch die Auswirkungen außerhalb des Braunschweiger Stadtgebietes liegender Flughafenbauwerke zu betrachten.

Bislang ist das betroffene Waldgebiet durch die A2 als Barriere deutlich in zwei Teile getrennt. Wie erfolgreich ein Austausch über die Rohrbachniederung erfolgt, ist nicht wissenschaftlich untersucht. Die Isolationswirkung verstärkte sich bei Umsetzung der Maßnahme drastisch. Real betrachtet entstünde eine Waldinsel die von allen Seiten eingefasst ist. Im Süden wäre die Waldinsel, wie bisher, begrenzt durch die A2. Neu hinzu kämen im Norden die Flughafenerweiterungsfläche, die Tiefe Str. und die verlegte Grasseler Str. Dazu im Westen der bestehende Flughafen und das Gewerbegebiet mit der DLR, die dazu noch eine Erweiterung nach Osten anstrebt. Östlich schließt sich intensiv genutzte Agrarlandschaft an. Dies hätte zur Folge, dass das Waldgebiet zwischen A2 und Flughafenerweiterungsfläche in eine isolierte Insellage gerät. Das heißt aber auch, dass ein faktisches Vogelschutz und FFH-Gebiet isoliert wird und eine dramatische Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustands eintritt.

Wir fordern daher, die Untersuchungen in vollem Umfang auf das von Isolation bedrohte Waldstück auszudehnen.

Umweltverträglichkeitsstudie

Die in der UVS vorgenommenen Kartierungen weisen aus naturschutzfachlicher Sicht erhebliche Mängel auf. Es fehlen u.a. Defizitanalysen, die z.B. auf Grenzen der Bewertungsmöglichkeiten verweisen.

Der BUND fordert daher Defizitanalysen, Ergänzungen und weitere Gutachten, damit die Wertigkeit der von der Maßnahme bedrohten Flächen richtig einschätzen werden kann. Kompensationsumfang und Maßnahmen sind dem entsprechend anzupassen.

Folgende Gutachten werden bemängelt bzw. eingefordert

1. Säugetieruntersuchung

Fledermausgutachten

Die Bestandsituation der meisten Fledermausarten wird durch geeignete Sommer- und Winterquartiere sowie geeignete Jagdgebiete begrenzt. Dies hätte auch bei der Fledermauskartierung im Untersuchungsraum berücksichtigt werden müssen. Es hätte eine systematische Untersuchung des gesamten betroffenen Raumes erfolgen müssen, um darlegen zu können, welche Funktionalitäten die verschiedenen Bereiche für Fledermäuse haben. Dies fordert der BUND auch, weil alle heimischen Fledermausarten Arten nach Anhang IV FFH-RL geschützt sind. Sie unterfallen daher dem Schutz der Art. 12 und 16 FFH-RL, sowie des § 42 BNatSchG bzw. der verschärften Eingriffsregelung des § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG bzw. landesrechtlicher Umsetzungsnormen. Unabhängig von der Frage, ob das Vorkommen von Anhang II - Arten zugleich zur Gebietsmeldung im Rahmen von Natura 2000 nötig ist, muss die Suche nach Anhang IV Arten der FFH-RL besonders gründlich vorgenommen werden. Gezielt gesucht werden muss nach der besonders geschützten Mopsfledermaus (Anhang II FFH-RL), die in benachbarten Wäldern nachgewiesen wurde. Ein Vorkommen der Art ist auch im Planungsraum zu erwarten. Der BUND geht davon aus, dass der Nachweis der Mopsfledermaus für den Planungsraum nicht gelang, weil der methodische Ansatz der Untersuchung falsch war. So konnte der BUND nicht nachvollziehen, ob die verwendeten Methoden zur Fledermausuntersuchung geeignet sind, alle Arten, speziell auch die Mopsfledermaus nachzuweisen. Die Mopsfledermaus kann nur durch eine speziell eingestellte Frequenz nachgewiesen werden. Wurde dies bei der Kartierung berücksichtigt und wurde ein zur Erfassung notwendiger Dehnungsdetektor verwendet? Wie genau wurden die Netzfänge durchgeführt?

Wir fordern auch deshalb eine differenzierte mindest 2-jährige Nachuntersuchung, die alle Teillebensräume mit berücksichtigt und auch gezielt nach der Mopsfledermaus sucht.

Es ist wohl mehr eine Zufallsbeobachtung, dass die Breitflügelfledermaus im Bereich des Sportplatzes Waggum bei der Jagd beobachtet wurde. Wir befürchten, dass andere Jagdhabitats in ihrer Bedeutung nicht erkannt wurden und damit die Gesamteinschätzung des betrachteten Areals als Fledermauslebensraum unterschätzt wird. Wir fordern daher die systematische Untersuchung aller an den Wald angrenzenden Freiflächen, um deren Bedeutung für jagende Fledermäuse abschätzen zu können.

In Karte 2 der UVS sind „bedeutsame Lebensraumbeziehungen“ dargestellt. Es fehlen aber Angaben, welche Arten in welcher Individuenzahl diese Räume nutzen. Womöglich bestehen weitere bedeutsame Lebensraumbeziehungen. Wir fordern weitergehende Untersuchungen, die die Wanderungen zwischen den Quartieren in den Ortschaften und den Jagdhabitaten aufzeigen.

Durch die Verlegung der Grasseler Str. kommt es zu einer Zunahme des Verkehrs in der Tiefen Str., Peterskamp und im Bereich Hondelager Str. Es muss also auch hier systematisch untersucht werden, welche Arten hier jagen oder hin- und herwandern und welche Auswirkungen eine Zunahme des Verkehrs auf die Qualität dieser Jagd- und Wanderhabitate hat. Weiter ist zu klären, ob die Beeinträchtigung der Jagdhabitate negative Auswirkungen auf den Bestand der Fledermauspopulationen hat.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die geplanten Kompensationsmaßnahmen (Gründung neuer Wälder) als Ersatz für den Verlust von Fledermaushabitaten gänzlich ungeeignet sind. Davon betroffen sind stark gefährdete Arten, für die die Kompensationsmaßnahmen erst in Jahrzehnten greifen. Der BUND fordert adäquaten Ersatz

Säuger, Siebenschläfer und Baumschläfer

Im Text (LBP, Seite 40) wird erwähnt, dass das nieders. Forstamt WF auf das Vorkommen von Siebenschläfer (RL-2 Nds.) und Baumschläfer (Anhang IV FFH-RL) verweist. Diese besonders geschützten Arten fehlen in der Auflistung für den Bereich Querumer Forst (LBP Tabelle 18). Offensichtlich hat außer für die Fledermäuse keine systematische Untersuchung zum Bestand der Säugetiere stattgefunden. Aus dem Elm sind Vorkommen der stark gefährdeten Wildkatze bekannt. Es ist daher anzunehmen, dass die Wildkatze auch durch den Planungsraum streift (größtes zusammenhängendes Waldgebiet der Region). Der BUND fordert daher eine systematische Untersuchung des Säugetierbestandes und möglicher Wanderachsen durch den Planungsraum. Gerade auch um den Bestand der besonders geschützten Arten Siebenschläfer, Baumschläfer und Baumarder (Anhang V der FFH-Richtlinie) abschätzen zu können. Für den Baumschläfer, als Art des Anhangs IV FFH-RL gilt zudem der Schutz nach Art. 12 und 16 FFH-RL sowie des § 42 BNatSchG bzw. der verschärften Eingriffsregelung des § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG bzw. landesrechtlicher Umsetzungsnormen.

2 Amphibienuntersuchung

Gutachten zu Amphibienlaichgewässern

Im Bereich der Einflugschneise wurden mehrere Amphibienlaichgewässer angelegt. Durch den Ausbau und der daraus resultierenden Zunahme des Flugverkehrs erfolgt ein erhöhter Eintrag von Schadstoffen in diese Gewässer. Hierdurch werden die Amphibien in ihrer Entwicklung beeinträchtigt. Die Beeinträchtigung von Laich, Larven und Jungtieren in den Laichgewässern im Bereich der Einflugschneise ist zu untersuchen und durch die Anlage weiterer Kleingewässer auszugleichen.

Kammolch

Der Kammolch (Anhang II und IV der FFH-RL) ist besonders sorgfältig methodisch mittels Fallenfang mehrjährig zu erfassen. Auch weil der Kammolch als Art des Anhangs IV FFH-RL auch dem der Schutz nach Art. 12 und 16 FFH-RL sowie des § 42 BNatSchG bzw. der ver-

schärften Eingriffsregelung des § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG bzw. landesrechtlicher Umsetzungsnormen unterfällt. Bei einer ausschließlich nächtlichen Erfassung mittels Ableuchten werden mehr als die Hälfte aller Tiere übersehen. Es ist darzustellen in wie weit Gewässer-Verunreinigungen (etwa durch erhöhte Abgase und Kerosin) die Amphibien gefährden können.

In der Untersuchung „Gewässer um Hondelage“ (1994) wurde in den Gewässern Bombtrichter im Wasserföhren, Teich in den Wasserföhren und in beiden Ölgräben Kammolche festgestellt. Weitere Belege für die Verbreitung des Kammolches im Bereich der vom Vorhaben beanspruchten Fläche sind beim NABU Braunschweig bekannt. Da Kammolche nur sicher mit Fallen nachgewiesen werden können, fordern wir eine weitere 2-jährige Untersuchung mit Fallen. Die Ölgräben wurden offensichtlich nicht mit untersucht. Der BUND fordert eine Untersuchung, da hier in den letzten Jahren auch Hunderte von Berg- und Teichmolchen vom Fun-Hondelage nachgewiesen wurden.

Straßenverkehr/Amphibien

Bei der Planung der zukünftigen Verkehrsabwicklung ist zu berücksichtigen, dass über die K 31 (Hondelager Straße) der bedeutendste Amphibienwechsel der Stadt Braunschweig verläuft. Hier wandern Tausende von Amphibien. Die Straße wird deshalb auch regelmäßig gesperrt. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist die K 31 rückzubauen, und für KFZ zu sperren. Bei der Planung der zukünftigen Verkehrsabwicklung ist ebenso zu berücksichtigen, dass mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf dem Peterskamp zu rechnen ist. Auch hier befindet sich ein Amphibienwechsel und es sind dauerhafte Schutzmaßnahmen wie die Errichtung von Tierdurchlässen und vorzusehen. Gefährdet sind auch andere wandernde Tiergruppen, die über die Hondelager Str., Peterskamp und Tiefe Str. wechseln.

3. Insektenuntersuchung

Nachtfalter

Dem BUND ist nicht ersichtlich, weshalb die Nachtfalterzönose nur teilweise erfasst wurde. Lichtfallenstandorte befanden sich ausschließlich im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes. Warum im nördlichen Teil nicht kartiert wurde, wird nicht erläutert. Der Gutachter hält den Nachweis weiterer stark gefährdeter Arten für möglich. Warum wurde dem nicht, mit dem dazu notwendigen Erfassungsumfang, nachgegangen?

Der BUND fordert daher, die flächendeckende Erfassung der Nachtfalter durchzuführen .

Eremit

Der Gutachter beschreibt eine Fläche im Siekbruch, auf der das Vorkommen des Eremiten (Anhang II, IV der FFH-RL) am wahrscheinlichsten ist. Hier wurde eine Eiche mittels Photo dokumentiert, die kleine Höhlen mit heraus gerieseltem Mulm aufweist. Es besteht laut Gutachter der Verdacht, dass diese Höhlen auf die Aktivität des Eremiten zurückgehen. Zudem ließe sich an liegendem Totholz bei Öffnung des Stammes womöglich noch Mulm des Eremiten nachweisen. Der BUND fordert daher die notwendigen Untersuchungen durchzuführen, um in der im Gutachten benannten Waldpartie im Siekbruch das Vorkommen des Eremiten zu belegen oder auszuschließen. Dies ist besonders wichtig, weil der Eremit als Art des Anhangs IV FFH-RL besonders nach Art. 12 und 16 FFH-RL sowie des § 42 BNatSchG bzw. der

verschärften Eingriffsregelung des § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG bzw. landesrechtlicher Umsetzungsnormen geschützt ist.

Totholzbewohnende Käfer

Weitere totholzbewohnende Käfer wurden ohne systematische Erfassung nachgewiesen. Allein diese Funde führten dazu, dass der Gutachter den Bestand an Totholzkäfern als überregional von Bedeutung einstuft. Der BUND fordert daher eine systematische Untersuchung der Totholzkäferfauna um deren tatsächliche Bedeutung beurteilen und einschätzen und zu können. Die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen sind entsprechend abzustimmen.

Erfassung der Insektenfauna mittels Fogging

Die Wertigkeit des Baumbestandes für die von ihnen abhängigen Tierarten ergibt sich in erster Linie für die Insekten. Der enorme Artenreichtum zeigt sich insbesondere daran, dass bis zu dreiviertel aller Arten in der Baumkronenregion vorkommen. Insbesondere die xylobionte Käferzönose hat eine sehr große Bedeutung. Es ist davon auszugehen, dass hier viele seltene und gefährdete Arten vorkommen. Deshalb ist eine stichprobenartige Untersuchung der Baumkronenregion der kompletten Insektenfauna mittels Fogging für mindestens 10 exemplarisch ausgesuchte Bäume erforderlich.

4. Avifauna

Zur Erfassung der Avifauna, besonders der Spechte, Greifvögel und Eulen, fordert der BUND eine mehrjährige Brutvogelkartierung. Ergebnisse des NABU zeigen, dass z.B. der Rotmilan (Anhang I der Vogelschutzrichtlinie) einen Wechsel seiner Horststandorte vornimmt. Hatte der Rotmilan bis 2003 im Betrachtungsraum gebrütet, so ist er 2004 in unmittelbarer Nähe zu Brut geschritten. Ob ein Wechsel zurück in das alte Brutrevier zu erwarten, womöglich sogar notwendig ist, bleibt zu untersuchen.

Die Vorkommen von Schwarzer Milan und Wespenbussard (beide im Anhang I der Vogelschutzrichtlinie aufgeführt) sind mit Feststellung der Horstbäume auch für 2004 im Betrachtungsraum dokumentiert. Hier besteht eine Diskrepanz zu den Untersuchungen des Büros LAREG. Völlig unklar ist dem BUND in diesem Zusammenhang die Behauptung des Gutachters (Gutachten Avifauna Kap. 3.2.7. Seite 120): „*Eine über das bestehende Ausmaß hinausgehende Gefährdung/Beeinträchtigung entsteht jedoch nicht.*“ Wie diese Feststellung getroffen werden kann, ohne über die Arealnutzung von Roter Milan, Schwarzer Milan und Wespenbussard eine systematische Untersuchung vorgenommen zu haben, ist erstaunlich. Wir fordern daher für diese wichtigen Arten, die von den Gutachtern nicht erfasst, wurden eine eingehende Untersuchung, um die Bedeutung des Planungsraumes als Bruthabitat und Jagdrevier für diese besonders geschützten Arten vollständig festzustellen.

Der BUND fordert weiter, Spechte, Greifvögel und Eulen zumindest noch 2006 und 2007 zu erfassen, um die jährlichen Schwankungen der Brutvogelbestände einschätzen zu können. Zudem ist die Berücksichtigung von Wespenbussard und Schwarzer Milan im Planungsprozess zwingend erforderlich.

Spechte dehnen ihre Aktionsradien in einem besiedelten Gebiet bereits unmittelbar nach der Brutzeit deutlich aus, denn allein die sich lockernde Sozialbindung der Brutpartner führt zu einem höheren Raumbedarf. Nach der Brutzeit muss das Brutareal für einige Wochen auch die flüggen Jungvögel beherbergen. Der Raumbedarf der nun größeren Population steigt an. Et-

waige Randbereiche der Brutreviere, die während der Brutzeit vielleicht nur geringere Bedeutung hatten, werden nun zu essentiellen Bestandteilen für die Nahrungssuche. Der Raumbedarf zur Nahrungssuche dürfte im Winter wegen der dann geringen Nahrungsmenge und Witterung am größten sein. Mit beginnender Balzzeit sinkt die benötigte Arealgröße wieder. Zudem existieren in jeder Vogelpopulation Nichtbrüter, die sich insbesondere in den Bereichen aufhalten, die von den Brutvögeln nicht bzw. nicht so intensiv verteidigt werden. Diese stand-by-population hat die wichtige ökologische Funktion, Ausfälle von Brutvögeln gerade in den Wochen vor der Eiablage schnell zu ersetzen. Der BUND fordert deshalb zwingend die Untersuchung des Waldes auch in seiner Funktion als Winterlebensraum, da dies möglicherweise einen entscheidenden Faktor für das Überleben der Gesamt-Population darstellt.

Kollisionsgefahr mit Zugvögeln

Es wurde nicht untersucht, in wie weit im Frühjahr und im Herbst ziehende Kraniche und Gänse, die eine erhebliche Kollisionsgefahr darstellen können, im Umfeld des Flughafens auftauchen. Dabei ist allgemein bekannt, dass gerade über Hondelage eine wichtige Flugroute des Kranichs verläuft. In jüngster Zeit ist es während der Zugzeit immer wieder zu Beobachtungen von bis zu 21 rastenden Kranichen, im Bereich der Einflugschneise nordöstlich von Hondelage, gekommen. Unter Berücksichtigung dieser Beobachtungen, halten wir es, auch aus Sicherheitsgründen, für dringend notwendig, während der Wintermonate eine Zugvogelerfassung im Umfeld des Flughafens vorzunehmen.

5. Pilze, Moose

Die Erfassung von Pilzen, Moosen und Flechten fehlt. Diese wichtigen Indikatoren müssen erfasst werden. Rote Liste Arten sollten auf allen Sonderbiotopen auf Lichtungen und an Waldrändern für 2 Jahre untersucht werden.

6 Waldökosystembetrachtung

Insgesamt wurde der Wald sowohl hinsichtlich seiner wertbestimmenden Merkmale (insbesondere bezüglich des alten Baumbestandes) als auch hinsichtlich seiner Funktionen nur sehr unzureichend untersucht. Durch mangelhafte Untersuchung wertbestimmender Merkmale kann es dazu kommen, dass ggf. nötige Ausgleichsmaßnahmen unterlassen bzw. gar nicht erst geplant werden bzw. die Verhältnismäßigkeit der Flughafenerweiterung im Hinblick auf die Zerstörung von Naturressourcen nicht richtig eingeschätzt wird. Ebenso befürchtet der BUND, dass es durch die Nichtberücksichtigung funktionaler Zusammenhänge im betroffenen Waldbestand bei den vorliegenden Untersuchungen nach der Flughafenerweiterung in den angrenzenden Gebieten zu unkontrollierter Ausbreitung von Schädlingen und Pflanzenkrankheiten kommt, die zu einer weitgehenden Entlaubung führen, so dass auch der Restwaldbestand als Erholungsfläche nicht mehr uneingeschränkt nutzbar ist.

Folgenden Teilen der Stellungnahme von Herrn PD Dr. Wolfgang Büchs, 38108 Braunschweig, Neißeweg 22 schließt der BUND sich voll inhaltlich an und macht dies zum Gegenstand der BUND-Stellungnahme.

„Für eine fundierte Bewertung der wertbestimmenden Merkmale (insbes. Alt- und Totholzbestand) und der funktionalen Zusammenhänge fordere ich daher folgende Zusatzuntersuchungen, die zumindest dreijährig angelegt werden müssen, da sie sonst aufgrund der Variabilität zwischen verschiedenen Jahren nicht aussagekräftig sind:

- 1. Eine fundierte Untersuchung der baum- und rindenbewohnenden Arthropodentaxa (Käfer, Spinnen, Wanzen, Zikaden, Springschwänze, Milben, Hautflügler, Dipteren, Klein- und Großschmetterlinge, Homopteren, Raphidiopteren, Thysanopteren) im Stamm- und im Kronenbereich der dominanten Baumarten in verschiedenen Altersklassen und Vitalitätskategorien, da nur dies eine fundierte Bewertung des vorhandenen Baumbestandes ermöglicht. Gerade der Altbaumbestand könnte z.B. durch Nachweis von Urwaldrelikten eine weitere wertbestimmende Ausprägung erfahren. Die Untersuchungen sollten mit geeigneten Methoden durchgeführt werden. Die vorliegenden Untersuchungen (s. Planfeststellungsunterlagen) zu xylobionten Käfern sind sowohl methodisch als auch von der Gesamtanlage her (Zeitdauer, Umfang etc.) eher als dürftig zu bezeichnen und völlig unzureichend.*
- 2. Eine umfassende Untersuchung der Bodenfauna und –mikroflora zum einen im Betroffenenbereich zur Ist-Zustandsbewertung, zum anderen in den Flächen außerhalb des Betroffenenbereichs zwecks Bewertung der Auswirkungen von Entwässerungsmaßnahmen auf die Bodenbiozönosen. In diesem Zusammenhang wird von nachhaltigen Wirkungen ausgegangen, die auch in den nicht unmittelbar betroffenen Waldbereich erhebliche Lebensraumveränderungen und damit Veränderungen der Biozönose nach sich ziehen können. Wichtige Bodenorganismen, die untersucht werden müssen sind Bodenmikroorganismen, Pilze, Algen, Flechten, Moose, Protozoen, Nematoden, Regenwürmer, Enchytraeiden, Protura, Symphyla, Springschwänze, Milben, Dipteren und ihre Larven, Käfer und ihre Larven, Wanzen, Spinnen, Pseudoscorpiones, Psocopteren. Darüber hinaus werden im Hinblick auf die Bewertung der Bodenfunktionen Untersuchungen zur bodenbiologischen Aktivität und Zersetzungsleistung gefordert. Diese bodenbiologischen Untersuchungen ermöglichen nicht nur eine fundierte Bewertung der betroffenen Waldfläche, sondern die Ergebnisse sind die Basis für die Planung von Ausgleichsmaßnahmen und Frage der Eignung potentieller Ausgleichsflächen. Die Bodenbiozönose ist das Langzeitgedächtnis eines jeden Ökosystems, ehemalige Waldstandorte lassen sich noch lange anhand der Bodenorganismen erkennen. Bei dem betroffenen Gebiet handelt es sich um einen historischen Waldstandort, der in Jahrhunderten gewachsen ist. Hier ist eine entsprechend ausgeprägte Bodenbiozönose zu erwarten. Als Ausgleichsflächen zur Aufforstung evtl. vorgesehene Acker- und Wiesenflächen dagegen sind (durch die systemimmanenten Störungen) hinsichtlich ihrer Bodenbiozönose vergleichsweise verarmt und bräuchten viele Jahrzehnte, wenn nicht ein ganzes Jahrhundert, um den gleichen Status von historischen Waldböden zu erreichen. Dies stellt die geplante Aufforstung ehemaliger Ackerflächen und Wiesen als Ausgleichsmaßnahme erheblich in Frage. Grundlegende Untersuchungen der Bodenbiozönose in o.g. Umfang sind daher eine zwingende Voraussetzung für die Flächenauswahl.*
- 3. Die Erhaltung der Waldfunktionen in bisheriger Qualität und Quantität ist für mich als Nutzer der betroffenen Waldfläche zu Naherholungs- und Studienzwecken von erhebli-*

cher Bedeutung. Für die Analyse des Ist-Zustandes und die nachhaltige Sicherung von Waldfunktionen fehlen in den Unterlagen folgende Untersuchungen, die ich hiermit nachfordere und zwar sowohl im Betroffenheitsbereich als auch in den angrenzenden Bereichen sowie in den vorgesehenen Ausgleichsflächen, um eine fundierte Aussage zu treffen:

- Methodisch fundierte mehrjährige Untersuchungen zu den im Querumer Forst und den Ausgleichsflächen vorhandenen Artenspektren an Parasitoiden (parasitische Hautflügler, Aleochara-Arten, Tachinidae sowie weitere parasitische Dipteren) und Prädatoren (räuberische Käfer- und Dipterenfamilien, Spinnen, Wanzen, Wespen, Ameisen etc.) als natürliche Gegenspieler von Forstschädlingen
- Methodisch fundierte mehrjährige Untersuchungen zu den in den o.g. Gebieten vorhandenen Bestäuberkomplexen (Bienen, blütenbesuchende Käfer, Wanzen, Fliegen und Mücken). Bestäuber haben eine essentielle Funktion für den Reproduktionserfolg der meisten krautigen, aber auch von holzigen Pflanzen. Die qualitative wie quantitative Sicherung ihres Bestandes und ihrer Biodiversität sichert direkt und indirekt den Fortbestand des Waldes in seiner derzeitigen Artenvielfalt und ist damit für die Bewertung des Gebietes, im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit der geplanten Veränderungen sowie hinsichtlich einer fundierten Planung von Ausgleichsmaßnahmen unerlässlich.
- Methodisch fundierte qualitative und quantitative Untersuchungen der in den o.g. Gebieten vorhandenen Phytophagenkomplexe (pflanzenfressende Schmetterlingsraupen, Blattwespenlarven, Käfer, Wanzen, Zikaden, Fransenflügler, Blattläuse). Die Phytophagenkomplexe tragen essentiell zum Energiefluss in Waldökosystemen und damit zu deren Produktivität bei, indem sie einen Teil der sich durch externe Energiezufuhr (e.g. Sonnenlicht, Wärme) bildenden Biomasse, die in verschiedenen Straten (Kronenraum, Strauchschicht, Vegetationsschicht) gebildet haben und dort gebunden sind, noch vor dem natürlichen Blattfall oder Absterben vieler krautiger Pflanzen im Herbst umsetzen und über ihren Kot der Remineralisierung zuführen (z.B. Kotrieseln im Kronenraum von Bäumen fressender Raupen) und damit die Kontinuität der Bodenfruchtbarkeit sichern helfen. Diese Phytophagenkomplexe können durch die mit den Ausbaumaßnahmen verbundenen Veränderungen des Bodenwasserhaushaltes sowie der makro- und mikroklimatischen Gegebenheiten erheblichen qualitativen und quantitativen Änderungen unterliegen mit der Folge, dass die o.g. Ökosystemfunktionen (z.B. Stoffumsatz, Stofffluss) nicht mehr in gleicher Qualität wahrgenommen werden können.
- Methodisch fundierte qualitative und quantitative Untersuchungen der Bodenbiozönose unter Berücksichtigung ihrer Leistungsfähigkeit hinsichtlich der Remineralisierung organischer Substanz. Näheres wurde bereits unter 2. ausgeführt.

4. Den Planfeststellungsunterlagen fehlt eine fundierte historische Analyse des betroffenen

Waldgebietes, der verbleibenden Restflächen sowie der vorgesehenen Ausgleichsflächen. Hierunter fallen z.B. detaillierte Angaben (u.a. Kartendarstellungen) zu früheren Nutzungsformen, historische Daten zum Altersklassenaufbau der verschiedenen

Baumarten, zur Baumartenzusammensetzung, zu forstlichen Entwicklungszielen, zur Entwicklung der Besitzverhältnisse, zu besonderen historischen Ereignissen, zu historischen Angaben zu Flora, Fauna, Jagd etc. Diese Unterlagen fordere ich hiermit nach. Im Forstgutachten sowie im Landespflegerischen Begleitplan finden sich hierzu nur kursorische und zerstreute Angaben, aus denen zumindest hervorgeht, dass sich im Betroffenenbereich mit Wölbäckern Reste einer historischen Nutzungsform befinden, die durch die Ausbaumaßnahmen unwiederbringlich zerstört werden. Hinreichende Ausgleichsmaßnahmen oder Bemühungen zum Erhalt dieser Strukturen werden nicht benannt. Eine eingehende Analyse der Historie des Waldbestandes ist jedoch unerlässlich, um die Wertigkeit des Gebietes in seiner Gesamtheit einschätzen zu können und unterstützt die Entscheidungsfindung der Verhältnismäßigkeit der Flughafenerweiterung erheblich.

5. Den forstwirtschaftlichen Erhebungen des Planfeststellungsverfahrens fehlt eine fundierte Analyse des Waldbestandes nach Waldfunktions- und Umweltqualitätsgesichtspunkten. Dabei liegen der Forstwissenschaft zahlreiche Verfahren vor, die mit Hilfe eines umfassenden Spektrums an Indikatoren eine fundierte Bewertung des Waldbestandes und seiner Entwicklungsfähigkeit im Hinblick auf Umweltqualitätsziele erlauben. Eine solche Analyse wird nachgefordert. Ohne sie ist eine Bewertung des Waldbestandes unter o.g. Gesichtspunkten nur unzureichend möglich. Insgesamt erschöpft sich das vorliegende Forstgutachten auf grundlegende Beschreibungen und umfangreiche tabellarische Darstellungen des Ist-Zustandes. Es fehlt jedoch eine fundierte Auswertung der Datenfülle nach wissenschaftlich nachvollziehbaren Kriterien mit entsprechenden Schlussfolgerungen. Ebenso ist der Bereich südlich der von den Ausbaumaßnahmen betroffenen Waldfläche überhaupt nicht in eine forstwirtschaftliche Analyse einbezogen worden. Diesem Bereich kommt jedoch hinsichtlich forstlicher Entwicklungsziele, Waldfunktionen und der Umweltqualitätssicherung die gleiche Bedeutung zu wie den in die Planung einbezogenen nördlichen Bereichen. Die fehlenden Unterlagen werden hiermit nachgefordert.
6. Die Ausbaumaßnahmen ziehen den Planfeststellungsunterlagen zufolge einen umfangreichen Ausbau von Entwässerungsanlagen nach sich. Insbesondere wird ein Abflussgraben, der östlich in den Rohrbruchgraben münden soll, dem Gebiet im erheblichen Umfang Wasser entziehen. Entwässerung führt zu hydrologischen Veränderungen und geringerer Grundwasserneubildung, da aufgrund eines höheren Oberflächenabflusses weniger Wasser zur Versickerung bereit steht. Beim Ausbau der Start-/Landebahn sind zudem erhebliche Erdbewegungen vorgesehen (sowohl Aushub oder Aufschüttungen). Das Grundwasser liegt im Bereich der Ausbaufäche z.T. nur 1 m unter Flur, im östlichen Teil der L 635 0 bis 2 m. Wie wird das Volllaufen der Bau- und Aushubgruben verhindert? Wird Grundwasser großflächig abgeführt? Vor diesem Hintergrund sind schon während der Bauphase von langfristigen hydrologischen Störungen des Gesamtgebietes nicht auszuschließen, die sich durch den o.g. Ausbau der Entwässerungsanlagen fortsetzen und verstärken können. Dies kann zu einer völligen Veränderung des Lebensraumes führen (hin zu trockeneren, weniger grundwasserbeeinflussten Biotopty-

pen). Hierzu liegen bisher keinerlei Unterlagen vor, die z.B. die Auswirkungen der Entwässerungsmaßnahmen auf Flora (Gefäßpflanzen, Pilze, Moose, Farne, Algen) und Fauna (alle Taxa, Bodenfauna s.o.) analysieren. Derartige Unterlagen werden nachgefordert.

7. Den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens fehlen detaillierte Angaben und vor allem Messwerte zu den klimatischen Funktionen des betroffenen Waldbestandes, insbesondere im Hinblick auf die zu erwartenden Veränderungen nach erfolgtem Ausbau. Dieses Thema wird in der Umweltverträglichkeitsstudie nur ausgesprochen cursorisch und dürftig behandelt. Es fehlen Messwerte zum Ist-Zustandes des betroffenen Waldgebietes hinsichtlich seiner Klimaeffekte sowie detaillierte Prognosen (Modellrechnungen) zu den diesbezüglichen Folgewirkungen des Ausbaus (u.a. Effekte auf Temperatur, Winde, Luftfeuchtigkeit, Bildung von Kaltluft, Bodentemperaturen und –feuchtigkeit der umliegenden Flächen insbesondere der landwirtschaftlich genutzten, Filterwirkungen gegenüber Abgasen, Staub und anderen Immissionen, auf die Sauerstoff- und Kohlendioxidbildung etc.). Entsprechende detaillierte mehrjährige Untersuchungen, die auch die umliegenden Bereiche (insbesondere südlich der vom Ausbau betroffenen Flächen) und die vorgesehenen Ausgleichsflächen mit einbeziehen, werden hiermit nachgefordert.“

Zerschneidung der Wanderachsen von Tierarten

Der BUND erwartet durch die Zerschneidung der Wanderachsen auch Auswirkungen auf die Biodiversität in den Gärten der umliegenden Ortschaften. Diese gewinnen in zunehmend ausgeräumten Landschaften weiter an Bedeutung. Der BUND fordert deshalb zu untersuchen, wie sich die Unterbrechung des geschlossenen Waldgürtels auf die Wanderbewegungen von Tierarten (Wirbeltiere und Wirbellose) auswirkt.

Fehlende naturschutzfachliche Stellungnahmen der unteren Naturschutzbehörden

In den ausgelegten Unterlagen fehlt die naturschutzfachlich Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörden, zu den Angaben 6.1 Landespflegerischer Begleitplan, 6.2 Forstgutachten und 10.0 bis 10.4 Umweltverträglichkeitsstudie / FFH- Verträglichkeitsstudie. Es ist uns daher nicht möglich die Angaben dieser Unterlagen abschließend zu bewerten. Da auch im vorgeschalteten Raumordnungsverfahren keine Stellungnahmen der zuständigen Fachbehörden vorgelegen haben, sehen wir hierin einen erheblich Mangel im Verfahren.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleich und Ersatz für Tierlebensräume

Die erhebliche Beeinträchtigung der Tierarten ist durch geeignete Maßnahmen für jede einzelne betroffene Art auszugleichen. Aufforstungsflächen können frühestens in 150 Jahren den Ansprüchen besonders der an Altholz gebundenen Arten gerecht werden. Somit ist ein Ausgleich nicht möglich.

Die vorgesehenen Kompensationsflächenfaktoren sind als Affront zu bewerten. Die Gutachter versuchen mit allen Tricks den Kompensationsbedarf herunter zu rechnen. Die auf diese Weise ermittelten 104,42 ha sind demzufolge als viel zu gering anzusehen. Nur Altholzbestände werden in ihrer Wertigkeit als „sehr hoch“ eingestuft. Es muss aber berücksichtigt werden, dass es sich um einen über 200 Jahre alten Waldstandort handelt. Das spiegelt sich auch in der außergewöhnlichen wertvollen und besonders schützenswerten Artenzusammensetzung wieder. Wir erinnern noch einmal ausdrücklich an die Vorkommen von u.a. Mittelspecht, Roter und Schwarzer Milan, Wespenbussard, Kammolch oder den Fledermausarten. Aus diesem Grunde fordern wir den gesamten Wald inklusive des sich anschließenden Offenlandes als Lebensraummosaik zu bewerten. Die in den Tiergutachten postulierten Wertigkeiten finden an keiner Stelle ihren Eingang in die Tabelle 71: Zusammenfassung der Kompensationsflächenfaktoren - Waldverlust. Wozu verteilen die Gutachter Wertigkeitsstufen, z.B. als Lebensraum für Fledermäuse, wenn diese Bewertung des Tierlebensraumes an keiner späteren Stelle in eine notwendige Kompensation einmündet.

Übernimmt man die definierten, fragwürdigen Wertigkeiten der Tierlebensräume und betrachtet den Wald nicht nur als zu kompensierenden Baumbestand sondern als komplexes Ökosystem unter besonderer Berücksichtigung der Tiere, dann kommt man zwangsläufig zu völlig anderen Kompensationsflächenfaktoren. Was man offenkundig nicht möchte, um die zu finanzierenden Kompensationsflächen so gering wie möglich zu halten.

Der BUND verlangt daher für die nicht ersetzbaren Waldstandorte und Lebensraummosaik einen Kompensationsfaktor von 1: 7 anzusetzen.

Ein Lebensraum, der faktisch nicht ersetzbar ist (wie z.B. FFH-Biototyp 9160) kann unmöglich mit dem Faktor 1: 3,5 ausgeglichen werden. Wir verweisen ausdrücklich darauf, dass im A2-Verfahren, wo es nur um eine Straßenverbreiterung ging, alle Waldverluste ausnahmslos mit dem Faktor 1: 3,5 ausgeglichen wurden.

Selbstverständlich akzeptiert der BUND nicht die Taktik des Herunterrechnens der Kompensationsfaktoren durch die völlig ungeeignete Maßnahme, Teile des Waldes in Niederwald umzubauen. Der Gutachter behauptet, „Die Entwicklung niederwaldartiger Laubwälder trage zur Verbesserung der Lebensraumqualitäten sowie zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen diverser streng und besonders geschützter Arten bei.“ Dieser Behauptung widerspricht der BUND entschieden. Es ist nicht erkennbar, wie sich innerhalb der nächsten 20-30 Jahre eine Verbesserung der Lebensraumqualitäten einstellen kann, da der Waldumbau auf flächigem Aushieb des bestehenden Bestandes basiert, also einem Kahlschlag gleichkommt. Die vorgesehenen Baumarten finden sich bislang nur vereinzelt am Standort. Die an den Niederwald angepasste Fauna kann den neuen Standort aufgrund seiner isolierten Lage schwerlich besiedeln (Landebahn, Straße). Die an die jetzigen Standortbedingungen

angepassten Arten werden vergrämt. Ein FFH-würdiges Waldbiotop wird durch einen fragwürdigen Sekundärlebensraum in isolierter Lage ersetzt. Es wird mehrere Jahrzehnte dauern, bis sich wieder eine Waldstruktur gebildet hat. Sie muss daher genauso ausgeglichen werden, wie die überbauten Flächen.

Entlang des neu begründeten Niederwaldes ist die Flughafenumgehungsstraße vorgesehen. Hier wird es mit „tödlicher“ Sicherheit zu Kollisionen zwischen dem Kfz-Verkehr und den Fledermäusen, Vögeln, Amphibien, Reptilien und Insekten kommen. Unbeachtet blieb bisher auch die Tatsache, dass der straßenbegleitende Graben eine Entwässerungswirkung auf das Straßenbegleitgrün hat – in der Untersuchung als Niederwald bezeichnet.

Die Sicherung bereits existierender Altholzbestände kann nicht den Verlust alter Waldstandorte ausgleichen, da sie bereits als funktionierender Lebensraum fungieren. Sie stellen ein wertvolles Ökosystem dar. Die Verschlechterung im faktischen Vogelschutz- und FFH-Gebiet kann nicht durch bereits bestehende Altholzbestände ausgeglichen werden. Junge Waldbestände, die sich zu wertvollen Altholzbeständen entwickeln sollen, brauchen dafür mehrere Jahrzehnte und sind deshalb als Kompensation in diesem Zusammenhang nicht geeignet. Natürlich müssen Jungholzbestände zur Entwicklung zu Altholzbeständen vorgehalten werden, aber nicht als Kompensationsflächen für abgeholzten FFH – Wald. Aus dem LÖWE-Programm der Forstverwaltung ergibt sich die Verpflichtung, auf Landesflächen Altholzparzellen anzulegen. Wohl aber sollten Altholzparzellen auf Privatwaldflächen angelegt werden. Nur so können für die Spechte langfristig Lebensräume erhalten werden, die ansonsten durch die Nutzung entwertet werden. (Die Zielvorgaben des angrenzenden EU-Vogelschutzgebietes sollten hier beachtet werden). Gegenwärtig werden Privatforste lange vor der empfohlenen Umtriebszeit genutzt. Auch wird Totholz nicht im Wald gelassen, sondern von Holzwerbern zusätzlich entfernt.

Der BUND wendet sich entschieden gegen Kompensationsmaßnahmen in bereits bestehenden oder faktischen Schutzgebieten, wie die Entwicklungs- und Sicherungsmaßnahmen A6 im faktischen FFH- und Vogelschutzgebiet. Die entspricht nicht den Grundsätzen der Eingriffsregelung. Es bietet sich aber an, Altholzentwicklungen in geeigneten, nicht geschützten Privatforsten zu fördern. Gegebenenfalls müssen die Eigentümer finanziell entschädigt werden. Entsprechende Finanzmittel sind langfristig einzustellen. Es ist auch darauf zu achten, dass bei der Entwicklung oder Sicherung von Altholzbeständen außerhalb der Schutzgebiete auf die Ansprüche der einzelnen Arten in Bezug auf Fortpflanzung und Nahrungssuche berücksichtigt werden. Ebenso sind Mindestpopulationsgrößen und Mindestpopulationsflächen von Spechten, Greifvögeln, Fledermäusen, etc. zu beachten.

Kapitel 6.1. LBP, Seite 112: „Der Verlust von Ackerflächen ...wird nicht als erheblich gewertet...“ Verschiedene Fledermäuse suchen im Randbereich Wald/Offenland Nahrung, wie auch vom Gutachter zufällig beobachtet (nicht systematisch untersucht). Der Rotmilan jagt ebenfalls in offener Feldflur. Auch die Gutachter beobachteten z.B. Rotmilane bei der Jagd über der offenen Agrarlandschaft. Die Einschätzung, dass die Ackerflächen nur von geringer Bedeutung

seien, ist somit falsch. Sie stellen viel eher wichtige Nahrungshabitate dar und sind Teil des Biotopmosaiks die das Vorkommen von Rotmilan, Schwarzer Milan und Wespenbussard erst möglich machen. Dies ist vor allem bei der Beurteilung des Kompensationsbedarfs zu berücksichtigen.

Bislang ist das betroffene Waldgebiet durch die A2 als Barriere deutlich in zwei Teile getrennt. Wie erfolgreich ein Austausch über die Rohrbachniederung erfolgt, ist nicht wissenschaftlich untersucht. Die Isolationswirkung verstärkte sich bei Umsetzung der Maßnahme drastisch. Real betrachtet, entstünde eine Waldinsel, die von allen Seiten eingefasst ist. Im Süden wäre die Waldinsel, wie bisher, begrenzt durch die A2. Neu hinzu kämen im Norden die Flughafenerweiterungsfläche, die Tiefe Str. und die verlegte Grasseler Str. Dazu im Westen der bestehende Flughafen und das Gewerbegebiet mit der DLR, die dazu noch eine Erweiterung nach Osten anstrebt. Östlich schließt sich intensiv genutzte Agrarlandschaft an. Dies hätte zur Folge, dass das Waldgebiet zwischen A2 und Flughafenerweiterungsfläche in eine isolierte Insellage gerät. Das heißt aber auch, dass ein faktisches Vogelschutz und FFH-Gebiet isoliert wird und eine dramatische Verschlechterung des günstigen Erhaltungszustand eintritt. Der BUND fordert zusätzliche Kompensationsflächen, für die durch Isolation bedrohten Waldareale zwischen Tiefer Str., Grasseler Str., A2 und Hondelage. Auch hier handelt es sich um eine faktisches Vogelschutz- und FFH-Gebiet, das durch die Isolation seinen derzeitigen günstigen Erhaltungszustand einbüßt. Im Falle einer Realisierung der geplanten Maßnahme fordert der BUND daher eine Kompensierung mindest im Faktor 1: 3,5.

Keine Entsiegelung

Die Versiegelung einer Fläche kann nicht durch Nutzungsänderung einer ohnehin nicht versiegelten Fläche ausgeglichen werden. Deshalb ist die Nutzungsaufgabe intensiv genutzter landwirtschaftlicher Flächen als Kompensationsmaßnahme völlig unakzeptabel. Der BUND fordert eine Überarbeitung und das Aufstellen einer Vorschlagsliste für die Entsiegelung von ca. 18 ha bisher tatsächlich versiegelten Bodens auf Braunschweiger Gemarkung. Gerade hier muss der Grundsatz des eingriffsnahen Ausgleichs greifen. Der BUND geht dabei von einem Faktor von 1: 2 aus.

Lage der Maßnahmen

Der BUND lehnt eingriffsfere Flächen ab.

Die Möglichkeit einer eingriffsnahen funktionellen Kompensationsmaßnahme ist die Anlage einer Landschaftsbrücke über die BAB 2, die wir hiermit fordern.

Als Kompensationsflächen sind nur solche geeignet, die bestimmte Qualitätskriterien erfüllen: Sie müssen sich vorrangig an den Habitatansprüchen der Spechte, insbesondere des Mittelspechtes, orientieren. Entsprechend muss die Mindestarealfläche und eine Vernetzung mit vorhandenen Waldgebieten gewährleistet werden.

Die Auflistung der dargestellten Leitlinien ist nicht hilfreich und bezieht sich nicht auf die Lebensraumansprüche der Leitarten (Spechte). Es muss eine klare Prioritätenliste erarbeitet werden.

Die „Schaffung von Eichen-Hainbuchenwäldern im vom Eingriff betroffenen Raum“ ist vorrangig. Diese sollten vorrangig auf alten Waldstandorten angepflanzt werden und an bestehende Waldgebiete angrenzen und eine Vernetzungsfunktion haben.

Weiterhin muss sichergestellt sein, dass die Waldflächen lagerichtig liegen. Dies kann nur durch ein ergänzendes Flurbereinigungsverfahren sichergestellt werden. Im Planfeststellungsbeschluss ist hierauf besonders hinzuweisen, bzw. sollte hier eine Festlegung erfolgen. Ebenso ist eine UVS für alle betroffenen Flächen durchzuführen.

Die Kompensationsmaßnahmen für erhebliche Beeinträchtigungen durch Bodenversiegelungen sind nicht auf den Kompensationsbedarf für das Schutzgut Arten und Biotope anrechenbar. Hier sind zusätzliche Kompensationsflächen notwendig. Beim Flächenzuschnitt von Einzelflächen müssen die Mindestpopulationsgrößen und die Mindestpopulationsflächen von Spechten berücksichtigt werden.

Die besondere Bedeutung der Vernetzung von Lebensräumen für den Pflanzen- und Tierarten- und Biotope wird in der UVS dargestellt. Beim Ausbau der BAB2 wurde diese Vernetzung im Bereich des Flughafens bereits erheblich beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigung wurde durch die Auslegung der Brückenbauwerke teilweise ausgeglichen. Im Bereich des Flughafens wurde hierzu die Brücke über den Rohrbruchgraben mit einem erweiterten Querschnitt ausgelegt. Im Bereich dieser Brücke erfolgt somit eine verstärkte Vernetzungsfunktion die nun aber durch den geplanten Ausbau des Flughafens erheblich beeinträchtigt wird (UVS, S.113). Nach dem Naturschutzgesetz sind die beeinträchtigten Funktionen und Werte durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wieder herzustellen, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung verbleibt. Es ist deshalb erforderlich, den Verlust der Vernetzungsfunktion durch besondere Maßnahmen im Bereich des Rohrbruchgrabens auszugleichen. Geeignete Maßnahmen können neben den Aufforstungen in diesem Bereich Renaturierungsmaßnahmen am Rohrbruchgraben oder die Anlage von Feldgehölzen entlang der beeinträchtigten Vernetzungssache sein.

Die erhebliche Beeinträchtigung der Tierarten ist durch geeignete Maßnahmen für jede einzelne betroffene Art auszugleichen. Dabei ist die Multifunktionalität der Aufforstungsflächen nicht geeignet, die besonderen Ansprüche der betroffenen Arten auszugleichen. Auch die Sicherung von Altholzbeständen ist keine geeignete Maßnahme, die Beeinträchtigungen des Kammmolches oder der Großen Moosjungfer auszugleichen.

Aus den Ausbaumaßnahmen ergibt sich eine Beeinträchtigung des FFH Gebiets 101 und des Vogelschutzgebiets 48. In der UVS wird zu Recht ausgeführt, dass es durch die Anlage der Start- und Landebahn mit einer ca. 400 m breiten gehölzfreien Zone zu einer erheblichen Zerschneidungs- und Barrierewirkung auf die Lebensräume und Ökosysteme kommt.

In der FFH Verträglichkeitsuntersuchung (S8) wird auf die Bedeutung der räumlichen Vernetzung für die großen Bestandsvorkommen des Mittelspechts hingewiesen. Gleiches trifft auf alle wertbestimmenden Lebensraumtypen und Arten der FFH-Richtlinie und der EU Vogelschutzrichtlinie zu.

Auf die Bedeutung einer funktionsfähigen Vernetzung der Ökosysteme wird auch im RROP (1995) hingewiesen.

Diese Vernetzung ist dabei nicht nur innerhalb des Gebietes selbst oder an seinem unmittelbaren Rand von besonderer Bedeutung. Auch die räumliche Vernetzung des gesamten Ge-

bietet mit der Umgebung ist für die Überlebensfähigkeit des Lebensraumes mit seinen Arten unabdingbar.

Forst Ersatzmaßnahmen

Es ist nicht berücksichtigt, dass es sich bei den Böden der Aufforstungsflächen nicht um geeignete Standorte handelt auf denen sich ein Eichen-Hainbuchenwald dauerhaft erhält. Entsprechend muss in diese Wälder dauerhaft forstwirtschaftlich eingegriffen werden, bzw. müssen Pflege und Entwicklungsmaßnahmen durchgeführt werden. Dies muss dargestellt, bewertet und auch dauerhaft finanziell (über Kapitalisierung der Gesamtkosten) abgesichert und festgeschrieben werden.

Maßnahmenkomplex Sandbach / Schunter (P 3.3)

In diesem Bereich finden momentan eine Reihe kontraproduktiver Maßnahmen statt, wie die Intensivierung der Naherholungsnutzung (s. Borwall). Zudem gehen wir davon aus, dass in diesem Bereich schon andere Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen zum Tragen kommen, so dass wir eine Doppelbelegung vermuten, die wir ablehnen.

Maßnahme Mühlenriede (P3 6.2)

Der BUND lehnt diese Maßnahme in seiner kompletten Ausführung ab. Dies gilt insbesondere für den Aspekt der Bodenversiegelung.

Fazit

Festzustellen bleibt, dass ein zusammenhängendes altes Waldgebiet durch vergleichsweise kleinflächige Einzelmaßnahmen ersetzt werden soll, wo dabei Vernetzungsachsen entwickelt werden kann in 100 Jahren von einem ökologischen Teilausgleich gesprochen werden.

Der BUND fordert: Infolge seiner Unersetzbarkeit ist der Querumer Forst mit seinem Alt- und Totholzbestand in seiner Gesamtheit zu erhalten und auf den Ausbau der Start- und Landebahn zu verzichten.

FFH- und Vogelschutzgebiete

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung ist nicht vollständig, da das faktische Vogelschutzgebiet östlich des Flughafens entgegen naturschutzfachlicher Bedenken aus den Meldeflächen zur Ausweisung als FFH-Gebiet/EU-Vogelschutzgebiet nicht als solches behandelt worden ist. Derzeit ist in dieser Angelegenheit bei der Europäischen Kommission ein Beschwerdeverfahren anhängig, das in eine Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland münden kann. **Wir fordern die Unterbrechung des Planfeststellungsverfahrens bis die Entscheidung der EU vorliegt.**

Eine Kopie der Beschwerde des BUND gegen die nicht erfolgte Ausweisung als FFH-Gebiet liegt als Anlage 1 bei.

Eine Kopie der Beschwerde des BUND gegen die nicht erfolgte Ausweisung als Vogelschutzgebiet liegt als Anlage 2 bei.

Flächen mit „Natura-2000-Ausstattung“

Fakt ist, dass aufgrund der vorgefundenen Vogelarten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie und deren Brutdichte davon auszugehen ist, dass die Waldbereiche östlich des Flughafens als **faktisches Vogelschutzgebiet** einzustufen ist. Damit unterliegen sie nach gängiger Rechtsprechung des EUGH nicht dem schwächeren Schutzregime nach Art. 6 (Verträglichkeitsprüfung) der FFH-Richtlinie, sondern dem strengeren Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 der Vogelschutzrichtlinie.

Eine Überbauung und Zerstörung des Areals ist somit nicht zulässig. Sie würde zur Vernichtung u.a. des geschützten FFH-Biototyps 9160 führen (Rodung, Überbauung oder entfernen der Krone). Betroffen durch Zerstörung ihrer Habitate, Vergrämung oder sogar Tod sind die oben und im folgenden Text genannten, besonders zu schützenden Tierarten, die in den Anhängen II und IV der FFH-RL oder im Anhang I der Vogelschutzrichtlinie geführt werden. Es sind dies u.a.: verschiedene Fledermausarten, Spechtarten (besonders der Mittelspecht), Greife wie Roter und Schwarzer Milan, potentielle Habitate des Eremiten, der Kammmolch oder die Große Moosjungfer. Diese um nur einige zu nennen. Eine Realisierung der Planung hätte zur Folge, dass der derzeit günstige Erhaltungszustand des faktischen FFH- und Vogelschutzgebietes dauerhaft geschädigt würde und in keiner Weise und schon gar nicht im direkten Umfeld adäquat zu kompensieren wäre.

Der Tatbestand des faktischen Vogelschutzgebietes ergibt sich aus dem Arteninventar mit seinen Lebensraumansprüchen als Voraussetzung und der Interpretation der EU-Vogelschutzrichtlinie in der aktuellen Rechtsprechung.

Das Arteninventar

Die Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg erstrecken sich zusammenhängend vom Querumer Forst südlich der Bundesautobahn BAB 2 auf Braunschweiger Stadtgebiet bis weit in das Stadtgebiet von Wolfsburg hinein. Die nach Artikel 4 Abs.1 (Anhang I) der Vogelschutzrichtlinie wertbestimmende (Brut-) Vogelarten der Wälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg sind: Rotmilan (*Milvus milvus*), Mittelspecht (*Dendrocopos medius*), Grauspecht (*Picus canus*), Schwarzspecht (*Dendrocopos martius*).

Der **Rotmilan** ist für sein Brutgeschäft auf Altholzbestände von Wäldern angewiesen und jagt in einer möglichst strukturreichen Landschaft mit Äckern, Grünland und Gewässern und scheut auch Dorfrandbereiche nicht. Unter dem Gesichtspunkt der Bio-Diversität trägt Deutschland für sein Überleben eine besondere Verantwortung: Der Rotmilan ist in seiner Weltverbreitung auf Europa beschränkt, 60% der Rotmilane brüten aber in Deutschland.

Das Niedersächsische Umweltministerium trägt dem Rechnung und strebt an, „dass die Lebensräume, die von Natur aus großflächig und zusammenhängend ausgeprägt sind bzw. waren, auch in möglichst großen und miteinander verbundenen Komplexen geschützt werden

(Kohärenz).“ Dies gilt vor allem für viele Vogelarten mit großen Raumansprüchen wie den Rotmilan. „Für den Erhalt dieser Arten, die Lebensraumkomplexe in der Kulturlandschaft benötigen, ist daher die Einbeziehung repräsentativer Landschaftsausschnitte in die EG-Vogelschutzgebiete erforderlich.“

Der **Schwarzspecht** besiedelt im Gebiet überwiegend die Buchen-Altholzinseln im Zusammenhang mit Jungbeständen und totholzreichen Partien.

Der **Grauspecht** besitzt hier sein nördlichstes zusammenhängendes Brutgebiet in Niedersachsen. Die Art ist auf großflächige, naturnahe Laubwälder mit Altholzbeständen angewiesen, wobei die Waldbereiche partiell durch Lichtungen, Aufforstungen, Wege etc. aufgelockert sein sollten, in denen kleine Ameisen als Nahrungsbasis verfügbar sein müssen (z.B. thermophile Säume)“ (Vorlage der Stadtverwaltung für die Ausschüsse des Rates vom 13.9.2000, S. 4).

Das **Mittelspecht**-Vorkommen in den Laubwäldern zwischen Braunschweig und Wolfsburg erreicht mit etwa 300 Brutpaaren eine herausragende Siedlungsdichte und Bestandsgröße. Dies macht das Gebiet zu einem landes- und bundesweiten Schwerpunktraum, wie auch die Untere Naturschutzbehörde im Umweltamt der Stadt Braunschweig bestätigt:

„Der auf grobborkige Bäume (v. a. Alt-Eichen) angewiesene **Mittelspecht** hat im Gebiet seinen bedeutendsten Brutbestand in Niedersachsen. Etwa 20% des landesweiten und 2,5% des bundesweiten Brutbestandes brüten in diesem Waldkomplex. Damit gehören die Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg zu den bedeutendsten derzeit bekannten Mittelspecht-Vorkommen in Deutschland. Die Art erreicht in diesen Wäldern aufgrund des Angebots an alten und großflächig ausgebildeten Eichenbeständen außerordentlich hohe Siedlungsdichten.

Der Mittelspecht hat sich in besonderer Weise an die Verhältnisse im natürlichen Buchen- und Eichenwald angepasst. „Aus nahrungsökologischen Gründen benötigt der Mittelspecht ganzjährig – insbesondere von Oktober bis April – Waldbestände, in denen eine ausreichende Zahl von Laubbäumen mit entsprechender Beutetierfauna vorkommt....Grobborkige Rinden und starkästige Kronen werden von Laubbäumen erst im höheren Alter ausgebildet. Eichen- und Eichenmischwälder werden in der Regel mit einem Alter von mindestens 100 Jahren besiedelt, (die) Altersklasse (über 180jährig)...nimmt unter den Mittelspechtrevieren den mit Abstand höchsten Anteil ein. (Jöbges & König: Urwaldspecht im Eichenwald. In: LÖBF-Mitteilungen 2/01, S.17). Im Vergleich zum Buntspecht besteht eine sehr einseitige, enge Biotoptbindung, die sich aus dem abweichenden Nahrungserwerb erklärt. Der Mittelspecht ist ganzjährig insectivor, seine wichtigste Nahrungserwerbstechnik ist das Stochern an eilig abgesuchten, borkenrissigen Stämmen und dicken Ästen. Alte Kiefern haben für den Mittelspecht geringere Bedeutung als alte Eichen, werden vom ihm aber ebenfalls regelmäßig zur Nahrungssuche aufgesucht.

Die Art reagiert empfindlich auf eine Zersplitterung des Areals und der Gesamtpopulation in kleinere Teilpopulationen. In Schweden ist die Art aufgrund der Aufsplitterung in nicht lebensfähige Teilpopulationen ausgestorben (vgl. Havelka, P & H Mittmann, 1997).

Nach der Brutzeit muss das Waldgebiet für einige Wochen auch die flüggen Jungvögel beherbergen. Der Raumbedarf der nun größeren Population steigt an. **Etwaige Randbereiche**

der Brutreviere, die während der Brutzeit vielleicht nur geringere Bedeutung hatten, werden nun zu essentiellen Bestandteilen für die Nahrungssuche. Der Raumbedarf zur Nahrungssuche dürfte im Winter wegen der dann geringen Nahrungsmenge und Witterung am größten sein, auch wenn die beginnende Balzzeit wieder zu größerer Verträglichkeit der späteren Brutpartner führt.

Der Mittelspecht ist eine sehr ortstreue Art, die kaum „Wanderbewegungen“ durchführt (RANDLER, C. in Orn. Anz. 42,41-50). Mittelspechte, die einmal einen Brutplatz gewählt haben, sind standorttreu (RUGE, K. UND H.-J. GÖRZE, Abh. Ber. Mus. Heineaneum 5/2001). Die Brutpopulation entfernt sich im Winter vermehrt aus den (vorjährigen) Revierzentren. Zum Winter hin verdoppeln Mittelspechte ihren Aktionsradius (PASINELLI <http://www.mediadesk.unizh.ch/1999/mittelspecht.html>: „Wie viel Platz braucht der Mittelspecht?“).

In jeder Vogelpopulation existieren Nichtbrüter, die sich insbesondere in den Bereichen aufhalten, die von den Brutvögeln nicht bzw. nicht so intensiv verteidigt werden. Diese stand-by-population hat die wichtige ökologische Funktion, Ausfälle von Brutvögeln gerade in den Wochen vor der Eiablage schnell zu ersetzen.

Die enge Bindung des Mittelspechtes an seinen gefährdeten Lebensraumtyp ist evident. Der Zustand der deutschen Wälder führt aber bei den spezialisierten Arten zu massiven Populationslücken und Isolationserscheinungen, so dass zur weiteren Bestandserhaltung dieser und anderer waldbundenen Arten erforderlich ist, ausreichende Populations- und Lebensraumgrößen sicher zustellen. Die Wälder südlich und östlich des Flughafens sind als Gesamtlebensraum und damit als geschlossenes Areal des Mittelspechtes anzusehen. Die Verlängerung der S/L-Bahn entzieht dem Spechtlebensraum große, dringend benötigte Flächenanteile und widerspricht damit den faktischen Schutzerfordernissen. Dies gilt ebenso für die anderen genannten Vogelarten die im Anhang I der Vogelschutzrichtlinie genannt sind.

Die Rechtslage

Trotz der Erkenntnislage hat das Land Niedersachsen bei der Meldung der FFH- und VGS-Gebiete den Waldbereich östlich des Flughafens ausgespart. Die Gebietsausweisung ist damit fehlerhaft und verstößt gegen EU-Recht, weil sie nicht allein den naturschutzfachlichen Gesichtspunkten folgt (die eigenwillige Grenzziehung des Vogelschutzgebietes ist ornithologisch nicht nachvollziehbar), sondern im Lauf des Verfahrens den politischen Forderungen im Hinblick auf einen gewünschten Flughafenausbau in die betroffenen Waldflächen hinein nachgab und vorbeugend eine unrechtmäßige Flächenreduzierung vorgenommen hat.

Die Abgrenzung widerspricht ganz erheblich der Grenzziehung, die in der ersten Gebietsvorschlagsliste vom MU übermittelt wurde. Die damalige Grenze bildete die A2. Eine fachliche Begründung der Verkleinerung des Gebietes durch die BzR und das MU gibt es nicht. Der Vorgang ist dokumentiert.

Die Waldflächen auf Braunschweiger Stadtgebiet fehlen nunmehr komplett. Es handelt sich dabei um ca. 319 ha nördlich der Autobahn A 2 und um weitere ca. 154 ha meldefähiger Flächen südlich der Autobahn.

Unsere Beurteilung des Sachverhalts wird von der aktuellen Rechtsprechung bestätigt. Im Heft 7 von Natura 2000 (Naturschutzinfoblatt der Europäischen Kommission) formuliert die Kommission als Crux einer Gerichtsentscheidung, dass als besondere Schutzgebiete die

auszuweisen sind, „die nach ornithologischen Kriterien die bestgeeigneten für den Schutz der Vogelarten des Anhanges I der Vogelschutzrichtlinie sind....Wirtschaftliche Erfordernisse, die in Artikel 2 der Richtlinie erwähnt werden, dürfen bei der Auswahl und der Abgrenzung von SPAs nicht berücksichtigt werden.“

Diese Argumentation durchzieht eine ganze Reihe mittlerweile vorliegender Urteile zu Konfliktfällen bei der Ausweisung von FFH - und Vogelschutzgebieten. An dieser Stelle sei nur auf 2 Urteile verwiesen: das Urteil des EuGH vom 11.07.1996 (**Lappel-Bank**), das es dem Mitgliedsstaat der EU versagt, bereits während der Phase der Gebietsauswahl nach Artikel 4 FFH-Richtlinie seinen Interessen der wirtschaftlichen und infrastrukturellen Entwicklung den Vorrang vor dem Lebensraum- und Artenschutz einzuräumen. Die Nichtausweisung von potentiellen besonderen Schutzgebieten aus wirtschaftlichen Gründen ist unzulässig. Erst nach ihrer Anmeldung sind dann Verfahren möglich, die Beeinträchtigungstatbestände einem vorgegebenen Prüfungsverfahren unterwerfen.

Das Urteil „**Basses Corbières**“ führt in Punkt 47 darüber hinausgehend aus, dass „die Gebiete, die nicht zu besonderen Schutzgebieten erklärt wurden, obwohl dies erforderlich gewesen wäre...somit offenkundig weiterhin der Regelung des Artikels 4 Abs. 4 Satz 1 der Vogelschutzrichtlinie“ unterliegen. Damit stellt das Gericht auch faktische, nicht gemeldete Vogelschutzgebiete unter den besonderen Schutz des Natura-2000-Konzeptes.

Das Waldgebiet zwischen Braunschweig und Wolfsburg gehört insbesondere hinsichtlich seines außergewöhnlichen Mittelspechtvorkommens zu den Gebieten, die bundesweit am besten für eine Ausweisung als EU-Vogelschutzgebiet geeignet sind. Um den Schutzziele gerecht zu werden, muss sein Zuschnitt allein ornithologischen Kriterien folgen. Dies ist nicht der Fall, wenn mehr als 20 % seiner Fläche, die darüber hinaus bevorzugtes Brutgebiet des Mittelspechtes ist, von vornherein aus rein ökonomischen Erwägungen aus dem Schutz genommen werden, um Platz für eine Flugplatzenerweiterung zu machen. Der Europäische Gerichtshof hat dem Ermessensspielraum einer Landesregierung klar definierte Grenzen gesetzt, die in unserem Fall bewusst überschritten wurden. Ermessensspielraum besteht nur in naturschutzfachlicher Hinsicht.

Aus den Urteilen folgt also, dass die nicht-gemeldete Teilfläche den Status eines faktischen Vogelschutzgebietes besitzt und entsprechend behandelt werden muss, d.h. vor Zerstörung und Beeinträchtigung zu schützen ist.

Da das Gebiet als faktisches Vogelschutzgebiet einen besonderen Schutzstatus genießt, sind nach der Rechtsprechung des EuGH Ausnahmen von den Pflichten des Art. 4 Abs.4 Satz 1 der Vogelschutzrichtlinie nur bei außerordentlichen Gründen zulässig, zu denen wirtschaftliche Gründe nicht zählen.

Wir weisen darauf hin, dass das Verschlechterungsverbot der EU für Natura-2000-Gebiete auch auf faktische FFH- und Vogelschutzgebiete anzuwenden ist. Danach hat alles zu unterbleiben, was den guten Erhaltungszustand der Gebiete beeinträchtigt. Gegen das Verschlechterungsverbot wird aber durch eine ganze Reihe von Vorhaben verstoßen, z.B. durch Gewerbegebietsplanungen bei Wolfsburg und Wohngebietsplanungen bei Lehre. Natürlich widerspricht nicht nur die Startbahnverlängerung und der Neubau der Flughafenumgehungsstraße diesem Verbot, sondern auch all die bereits genannten indirekten Folgewirkungen.

Wir beantragen aufgrund der Betroffenheit eines faktischen Vogelschutzgebietes das Vorhaben als unzulässig zu erklären. Hilfsweise ist aber das Planfeststellungsverfahren zu unterbrechen, bis die Daten einer kompletten FFH-Verträglichkeitsprüfung für das gesamte schutzwürdige, nichtgemeldete Areal vorliegen.

Den Stellungnahmen des LBU und des fun-Hondelage schließt sich der BUND voll inhaltlich an und macht diese zum Gegenstand seiner Einwendung.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Gelu Ispas