

Datum: 13.07.2006
Gericht: Oberverwaltungsgericht NRW
Spruchkörper: 20. Senat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 20 D 80/05.AK

Tenor:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der Kläger darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des jeweils beizutreibenden Betrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung in gleicher Höhe Sicherheit leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

Der Kläger wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrsflughafens Münster/Osnabrück.

Der von der Beigeladenen betriebene Flughafen gehört zum Kreis der internationalen Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland. Er entwickelte sich aus einem in den 1950er Jahren angelegten Verkehrslandeplatz. In den 1960er Jahren erhielt die Beigeladene die Genehmigung, den Platz zu einem Verkehrsflughafen zu erweitern. Die Planfeststellung für eine Verlängerung der Start- und Landebahn auf die heutige Länge von 2170 m erfolgte mit Beschluss vom 21. Oktober 1976. Im Jahre 1989 wurde erstmals eine befristete Nachtflugbeschränkung verfügt. Die letzte bis 2007 befristete Beschränkung erging im Oktober 2002 (MBI. NRW vom 8. November 2002, Nr. 57).

Das streitige Ausbauvorhaben geht auf eine bereits Mitte der 1990er Jahre begonnene Planung zurück und knüpft u.a. an folgende Aussage im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen vom 11. Mai 1995 (GV NRW S. 532) unter der Überschrift - internationale Verkehrsbeziehungen - (D.I.3.) an:

3.2.6 Der internationale Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück ist langfristig zu einem Verkehrsflughafen für den interkontinentalen Verkehr zu entwickeln. Er soll an die Autobahn A 1 angebunden werden.

Im Juni 1997 beantragte die Beigeladene den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für die nunmehr streitige Verlängerung der Start- und Landebahn auf eine Länge von 3600 m in Richtung Westen. Die Beigeladene begründete ihr Vorhaben unter Bezugnahme insbesondere auf das Gutachten zur verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Begründung des Ausbauvorhabens der Gesellschaft zur Förderung der Verkehrswissenschaften an der Universität Münster e.V. aus September 1996 (Dr. B. et al.) mit der geplanten Ausnutzung eines Marktpotentials für Interkontinentalflüge und dem Interesse an einer restriktionsfreien Nutzung des Flughafens für den langen Mittelstreckenverkehr. Der Flughafen weise überproportionale Wachstumsraten auf. Mit dem bestehenden Ausbauzustand ließe sich das Fahrgastpotential im Interkontinentalbereich des Einzugsgebietes des Flughafens nicht annähernd ausschöpfen. Sollte der Verkehrsflughafen seine Aufgaben entsprechend seiner Verkehrsbedeutung, wie sie sich aus dem Widmungszweck ergebe, erfüllen, sei eine Verlängerung der Start- und Landebahn notwendig. In die Zeit der Antragstellung fallen auch erste planerische Überlegungen zur Entwicklung eines Gewerbegebietes südlich des östlichen Flughafengeländes. Zielvorstellungen sind die Ansiedlung vorrangig flughafenaffiner Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe (AirportPark), die Verlegung der Kreisstraße K9 sowie die direkte Anbindung an die Autobahn.

Der streitige Ausbau der Start- und Landebahn des Flughafens macht u.a. die Querung des Eltingmühlenbachs notwendig, der vor Kopf der gegenwärtigen Landebahn von Süden nach Norden fließt, wo er nach einigen 100 m mit dem Ladberger Mühlenbach zur Glane zusammenfließt. Er soll verschwenkt und über eine Länge von 390 m übertunnelt werden. Vorgesehen ist eine nach unten offene Halbschale mit einer Sohlbreite von ca. 16 m sowie einer Höhe von 7,50 m. Im Bereich, der nicht durch Rollbahnen versiegelt wird, sind im Abstand von 6 m große Lichtschächte vorgesehen. Der Eltingmühlenbach gehört zum Gewässersystem der Ems. Bereits seit Ende der 1990er Jahre stand in der Diskussion, weite Teile der Talauen des Ladberger Mühlenbaches, der Glane und des Eltingmühlenbaches, einschließlich des Ausbaugbietes, als sogenanntes FFH-Gebiet der Europäischen Union zu melden, d.h. als Gebiet zur Aufnahme in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung gemäß der sog. Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie - FFH- RL - (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen, zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 29. September 2003). Die entsprechende Meldung erfolgte Ende 2000. Ausschlaggebend für die Meldung waren u.a. die innerhalb des Gebietes befindlichen Bestände an dem in der FFH-RL als prioritär eingestuften Lebensraumtyp Auenwälder mit *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (Code 91E01), des Lebensraumtyps 3260 (Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des *Ranuncion fluitantis* und des *callitricho-batrachion*) sowie das Vorkommen verschiedener Tierarten (u.a. Bachneunauge, Groppe, Steinbeißer und Eisvogel). Das Gebiet wurde entsprechend der Meldung mit Entscheidung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 7. Dezember 2004 in die Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung in der atlantischen biogeografischen Region aufgenommen. Die Entscheidung der Kommission wurde der ständigen Vertretung Deutschlands bei der Europäischen Union per Fax am 8. Dezember 2004 übermittelt und am 29. Dezember 2004 in den Amtsblättern der EU veröffentlicht. Die Darstellungen für die erfassten Flächen im Landschaftsplan I "Grevener Sande", der aus dem Jahre 1982 stammt, sind mit der

im Mai 2005 wirksam gewordenen 3. Änderung insbesondere unter Festsetzung eines Landschaftsschutzgebietes "Eltingmühlenbach (FFH-Gebiet)" angepasst worden.

Die Antragsunterlagen betreffend die streitige Verlängerung der Start- und Landebahn wurden in der Zeit vom 22. April bis 22. Mai 1998 in verschiedenen Kommunen ausgelegt. Mit Blick auf die angeführte FFH-Diskussion legte die Beigeladene u.a. eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung für das Ausbaurvorhaben des Büros G. & T. aus Februar 1999 und ein ebenfalls von diesem Büro erarbeitetes Maßnahmenkonzept zum Ausgleich der Beeinträchtigungen des FFH- Prüfgebietes "Eltingmühlenbach" vor. Die Gutachter gelangen zum Ergebnis, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des potentiellen FFH-Gebietes mit Blick auf den Lebensraumtyp 3260 und die Art Bachneunauge in Betracht komme. Der prioritäre Lebensraumtyp Auenwald sei demgegenüber nicht betroffen. Eine ergänzende Stellungnahme zur Schutzwürdigkeit des Eltingmühlenbachs unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzepts zum Ausgleich der Beeinträchtigungen erfolgte unter dem 11. April 2003. Aus Anlass von Änderungen der Flugrouten wurden des weiteren die Basisdaten für die Ermittlung des Fluglärms und der Luftschadstoffimmissionen sowie das lärmphysikalische Gutachten überarbeitet.

Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung sowie das Maßnahmenkonzept wurden den Trägern öffentlicher Belange und verschiedenen Naturschutzverbänden mit der Einladung zu dem Erörterungstermin übersandt, der im November 1999 stattfand. Die Erörterung mit den privaten Einwendern wurde im Februar 2000 durchgeführt. Im Dezember 2000 erstellte die Bezirksregierung Münster einen Abschlussbericht über das Planfeststellungsverfahren.

Im März 2001 stellte die Beigeladene einen Antrag auf Erlass eines weiteren Planfeststellungsbeschlusses betreffend die Erweiterung des Vorfeldes. Zur Begründung machte sie in erster Linie geltend, dass sich die in den lärmtechnischen Gutachten zum Ausbaurvorhaben für das Jahr 2010 zugrunde gelegten Bewegungen mit dem derzeitigen Vorfeld nicht abwickeln ließen. Eine Notwendigkeit zu einer Vorfelderweiterung bestehe aber auch ohne Ausbau.

Im Januar 2002 reichte die Beigeladene im Planfeststellungsverfahren betreffend den streitigen Ausbau der Start- und Landebahn eine Aktualisierung des Gutachtens zur verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Begründung des Vorhabens von Dr. B. aus Dezember 2001 nach. Des weiteren legte die Beigeladene eine Flugleistungsberechnung aus August 2002 vor, die sich zu den erforderlichen Startbahnängen für verschiedenes Fluggerät, das im Mittelstreckenbereich zum Einsatz gelangt, verhält. Im Auftrag des Beklagten erstellten die Gutachter Prof. Dr. X. und K. im September 2003 ein Gutachten zur ergänzenden Ermittlung des Bedarfs (Passagier-/Bewegungszahlen) für restriktionsfreie Nonstop-Flüge.

Zur Begründung eines überwiegenden öffentlichen Interesses hat die Beigeladene im weiteren im Einzelnen ergänzend ihr Ausbaurvorhaben erläutert. Hierzu verwies sie insbesondere auf die erwarteten Strukturverbesserungen und das vom Land Nordrhein-Westfalen sowie von der Bundesregierung verfolgte Konzept der Stärkung eines dezentralen Interkontinentalverkehrs.

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 28. Dezember 2004 stellte der Beklagte den Plan für den Flughafen unter Abänderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 21. Oktober 1976 antragsgemäß fest und verfügte weitergehende Nebenbestimmungen und Auflagen, insbesondere Regelungen zum Lärmschutz und zu Ausgleichsleistungen für betroffene Anwohner sowie zum Natur- und Landschaftsschutz. Unter anderem sind nach V.3.1 die zur Sicherung des gemeldeten FFH-Gebietes Eltingmühlenbach notwendigen Maßnahmen bereits vor Eingriffsbeginn abzuschließen. Des weiteren wird der Beigeladenen aufgegeben, zur Überprüfung der Wirksamkeit der genannten Maßnahmen ein Monitoring-Programm am Eltingmühlenbach unter Beachtung der FFH-relevanten Arten zu entwickeln und über einen Zeitraum von 10 Jahren durchzuführen. Für den Fall, dass das Programm zu dem Ergebnis kommt, dass die Maßnahmen nicht oder nur unzureichend greifen, werden zusätzliche Maßnahmen vorbehalten. Die Lärmschutzaufgaben hat der Beklagte in der mündlichen Verhandlung durch Protokollerklärung in Teilen ergänzt.

Der der Beigeladenen am 28. Dezember 2004 bekanntgegebene Planfeststellungsbeschluss wurde dem Kläger am 28. Juni 2005 zugestellt.

Ende 2005 beschlossen Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung der Beigeladenen, zunächst lediglich eine Verlängerung der Start- und Landebahn auf 3000 m zu realisieren. Hierzu wurde ein Rahmenbeschluss über eine Kapitalerhöhung in Höhe von 60 Millionen Euro abzüglich des Zuschusses des Landes NRW gefasst. In der Sitzung bzw. Versammlung am 8. Juni 2006 haben Aufsichtsrat und Gesellschafter betont, dass es immer Ziel gewesen sei und auch bleibe, die Startbahn auf 3.600 m zu verlängern. Es handele sich bei der im Dezember 2005 beschlossenen Verlängerung nur um einen ersten Bauabschnitt. Sie fassten den Beschluss, sich nach dem für Ende 2006/Anfang 2007 vorgesehenen Baubeginn des ersten Bauabschnittes im Frühjahr/Sommer 2007 mit den Fragen zur Durchführung des zweiten Bauabschnittes zu beschäftigen.

Bereits am 28. Juli 2005 hatte der Kläger die vorliegende Klage erhoben und sie zugleich im wesentlichen wie folgt begründet und im weiteren vertieft:

Der Planfeststellungsbeschluss verstoße gegen zwingendes europäisches Natur- und Artenschutzrecht. Das Vorhaben sei verboten, weil es zu einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Eltingmühlenbach führe und dieses einen prioritären Lebensraum einschliesse. Es greife Art. 6 Abs. 4 Unterabsatz 2 FFH-RL, wonach, wenn - wie hier - keiner der enumerativ aufgeführten Gründe vorläge, ein Vorhaben nicht ohne Stellungnahme der Kommission zugelassen werden dürfe. Dabei komme es nicht darauf an, ob das Vorhaben konkret Auswirkungen auf einen prioritären Lebensraum haben könne. Im Übrigen sei der für das Gebiet ausgewiesene prioritäre Lebensraumtyp tatsächlich relevant betroffen. Im Bereich des Flughafenausbaus westlich der Kreisstraße K 9 kämen Ufergehölze aus Weiden, Erlen und Eschen vor, die dem genannten prioritären Lebensraum zuzurechnen seien. Dies sei auch in den Planungsunterlagen verschiedentlich festgestellt. Dass vorgesehene Kompensationsmaßnahmen auf die Anlegung von Auenwäldern zielten, belege ebenfalls eine Beeinträchtigung, da diese nur zielführend seien, wenn die ausgleichende Beeinträchtigung tatsächlich gegeben und erheblich sei. Es fehle auch nicht an einem intakten Wasserregime. Der fragliche Bereich werde vom Staatlichen Umweltamt als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen. Die Geländemorphologie lasse auf eine erhebliche Überschwemmungshäufigkeit schließen, jedenfalls in einer Breite von 10 bis 20 m. Es stehe zu erwarten, dass sich Auenwald ausbilde, wenn das Ufergehölz nicht mehr auf den Stock gesetzt werde. Die geltenden Sicherheitsbestimmungen gestatteten eine Höhenentwicklung der Gehölze bis 18 m Höhe. Eine Beeinträchtigung der Entwicklungsmöglichkeit stelle gleichermaßen eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Gebietes dar. Es gelte das Wiederherstellungs- und Entwicklungsgebot. Jedenfalls bleibe ein erheblicher Zerschneidungseffekt. Betroffen seien im Besonderen Insekten, die typischerweise in dem prioritären Lebensraum vorkämen. Die verfügbaren Ausgleichsmaßnahmen dürften bei der Bewertung, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele vorliege, wie sie die FFH-Untersuchung für den Lebensraumtyp 3260 und die Art Bachneunauge ausweise,

nicht einbezogen werden. Im Übrigen sei eine FFH-Verträglichkeit nach Einschätzung der LÖBF aus September 1999 auch unter Einbeziehung der Kompensationsmaßnahmen nicht gegeben. Erheblich betroffen seien auch Groppe und Steinbeißer, weil sich im Bereich des überbauten Teilstücks des Eltingmühlenbachs ein vegetationsfreier Gewässerabschnitt ergebe. Dies führe zu einer Teilung der Steinbeißerpopulation. Beeinträchtigungen ergäben sich auch wegen unzureichender Regelungen für den Ablauf kontaminierten Oberflächenwassers. Im Rahmen der Verträglichkeitsstudie hätten zudem die kumulativen Auswirkungen des in der Planung befindlichen sog. AirportParks auf das FFH-Gebiet geprüft werden müssen. Eine solche Prüfung sei nachzuholen.

Es lägen keine zwingenden Gründe überwiegenden öffentlichen Interesses zur Überwindung des Verbotes vor. Nur solche öffentlichen Interessen, die besondere Qualifikationsmerkmale aufwiesen, seien geeignet, sich gegenüber den Schutzziele der FFH-Richtlinie durchzusetzen. Der Erhalt von Arbeitsplätzen sowie die Verbesserung der Wirtschaftsleistung des Flughafens seien keine solchen Gründe. Etwas anderes könne nur in einer besonders strukturschwachen Region gelten. Eine realistische Chance, dass sich am Flughafen Interkontinentalverkehr entwickle, bestehe nicht. Das Passagieraufkommen stagniere seit 6 Jahren bei ungefähr 1,5 Mio. Passagieren im Jahr. Im Vergleich dazu sei bundesweit in dieser Zeit ein Zuwachs von 22 %, am Flughafen Dortmund sogar von 63 % zu verzeichnen gewesen. Der Flughafen sei verkehrstechnisch schlecht angebunden. Das Bedarfsgutachten habe den Einzugsbereich unzutreffend festgelegt bzw. die Konkurrenzsituation zu anderen Flughäfen in Teilen des Einzugsbereichs ignoriert. Eine Änderung der Politik der Fluggesellschaften sei unrealistisch. Bei Fehlen einer realistischen Geschäftserwartung könnten Pläne der Raumordnung kein (besonderes) öffentliches Interesse begründen. Die Annahme des Beklagten, der sog. lange Mittelstreckenverkehr könne am Flughafen Münster/Osnabrück nicht restriktionsfrei abgewickelt werden, sei nicht nachzuvollziehen. Im Übrigen seien, weil allenfalls in extrem seltenen Fällen Restriktionen zu erwarten seien, die damit verbundenen Nachteile zugunsten des Landschafts- und Naturschutzes hinzunehmen. Der expandierende Low-Cost-Luftverkehr begründe ebenfalls keinen überzeugenden Bedarf, weil weder ersichtlich noch dargelegt sei, dass für dieses Marktsegment eine Startbahnverlängerung erforderlich sei. Es spreche auch nichts dafür, dass sich am Flughafen ein zentraler deutscher Luftfrachthub ergeben könne. Es seien zudem zumutbare Alternativen vorhanden. Was die lange Mittelstrecke angehe, sei das Aufbringen eines neuen Belages auf die Start- und Landebahn möglich. Des weiteren komme eine weitergehende Bahnverlängerung in Richtung Osten in Betracht als im Planfeststellungsbeschluss zugrundegelegt. Möglich sei eine Gesamtlänge von mindestens 2400 m ohne Inanspruchnahme des Eltingmühlenbachs. Dabei könne eine eventuell erforderliche Einbeziehung des Laderger Mühlenbachs hingenommen werden. Zudem könne durch eine ökologisch noch vertretbare Verlegung des Eltingmühlenbaches noch eine zusätzliche Verlängerung der Bahn nach Westen um jedenfalls 250 Meter erreicht werden. Auch eine noch weitergehende Verlegung sei in Betracht zu ziehen, bedürfe allerdings einer zusätzlichen Prüfung. Eine zu erreichende Startbahnlänge von 2400 m bzw. 2800 m sei sogar für eine angemessene Durchführung von Interkontinentalverkehr ausreichend. Die Übertunnelung des Eltingmühlenbachs sei unnötig lang. Schließlich komme als Alternative zur Abwicklung insbesondere des Interkontinentalverkehrs, aber auch bestimmter Strecken des langen Mittelstreckenverkehrs und des Frachtverkehrs die Abwicklung auf anderen Flughäfen mit freien Kapazitäten in Betracht.

18

Wegen der Betroffenheit von Fledermäusen greife ferner das Verbot des Art. 12 Abs. 1 FFH-RL. Ausnahmen hiervon könnten nur unter den strengen - hier nicht vorliegenden - Voraussetzungen des Art. 16 Abs. 1 FFH-RL erteilt werden. Der Umfang der Betroffenheit von Fledermäusen hätte weiter untersucht werden müssen. Im September 2003 habe die Arbeitsgemeinschaft Fledertierschutz am Eltingmühlenbach in Höhe des Naturfreundehauses, also unmittelbar südlich des Eingriffsbereiches, insgesamt drei Fledermausarten nachgewiesen. Das Vorkommen weiterer Arten sei wahrscheinlich, bleibe aber aufgrund der unterlassenen Untersuchung durch die Planfeststellungsbehörde offen. Das Vorkommen der nachgewiesenen Arten werde durch den Ausbau erheblich beeinträchtigt, vor allem durch Verlust von Nahrungsgebieten und möglicherweise auch von Wochenstuben und Sommerquartieren in höhlenreichen Altbäumen in den betroffenen Gehölzbeständen, insbesondere im westlichen Bereich. Die Fledermäuse würden im Übrigen auch durch die zu erwartenden Lärm- und Erschütterungsereignisse gestört. Es bestehe die Gefahr von Kollisionen. Durch die Zerschneidung des Bachlaufs und der Ufervegetation könnten insbesondere bestehende Austauschbeziehungen erheblich beeinträchtigt sein. Für mehrere der gefundenen Fledermausarten seien die betroffenen Jagd- und Nahrungshabitate zudem möglicherweise für die erfolgreiche Reproduktion einer Teilpopulation erforderlich. Nähere Untersuchungen durch die Planfeststellungsbehörde fehlten. Eine Ausnahme vom dem artenschutzrechtlichen Verbot komme nicht in Betracht, solange die für die Beurteilung, ob der Erhaltungszustand der Population i.S.d. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL ausreichend gewahrt sei, notwendigen Daten nicht ermittelt worden seien. Schließlich sei für den fraglichen Bereich des Eltingmühlenbachs ein Brutvorkommen des Eisvogels kartiert. Es stehe damit auch das Verbot aus Art. 5 der Vogelschutzrichtlinie 79/409/EWG in Rede.

19

Der Kläger beantragt,

20

den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 28. Dezember 2004 in der Fassung der Änderungen vom 6. Juli 2006 aufzuheben.

21

Der Beklagte und die Beigeladene beantragen,

22

die Klage abzuweisen.

23

Sie tragen im wesentlichen vor: Die Verwirklichung des Vorhabens wie planfestgestellt, sei nach wie vor beabsichtigt. Es sei nicht zweifelhaft, dass der Ausbau auch über den vorerst vorgesehenen ersten Bauabschnitt hinaus finanziert werden könne. Dem Vorhaben stünden keine zwingenden arten- und naturschutzrechtlichen Verbote entgegen. Der geplante Ausbau betreffe keinen nach der FFH-Richtlinie besonderes geschützten prioritären Lebensraumtyp. Im Ausbaubereich sei kein Auenwaldbestand vorhanden und lasse sich auch keiner entwickeln. Es fehle an einem intakten Boden- und Wasserregime, das regelmäßige Überflutungen zulasse. Der Gewässerlauf sei im Vorhabengebiet im Rahmen von Straßenbauarbeiten innerhalb und im unmittelbaren Umfeld des eigentlichen Eingriffsraumes vollständig begradigt worden. Es bestehe deshalb nur eine geringe Überflutungswahrscheinlichkeit. Die Kompensationsmaßnahmen zielten auf einen Ausgleich für den betroffenen Lebensraumtyp 3260 und die Art Bachneunauge. Dass sie teilweise auch als begünstigt den Lebensraumtyp Auenwald beträfen, sei eine positive Begleiterscheinung. Eine Beeinträchtigung der Art Steinbeißer liege nicht vor. Ein Vorkommen im Vorhabengebiet sei nicht nachgewiesen. Nach den Feststellungen der FFH-Untersuchung könne die Verbindungsstruktur für den genetischen Ausgleich im erforderlichen Maße aufrechterhalten bleiben. Um dies sicherzustellen, sehe der landschaftspflegerische Begleitplan eine entsprechende Gestaltung der Bachsohle vor. Der Lebensraumtyp 3260 und die Art Bachneunauge seien ebenfalls nicht im rechtlichen Sinne erheblich beeinträchtigt. Bei dieser Betrachtung seien die durch die Begradigung des Baches hervorgerufenen Vorschäden des Gebietes zu berücksichtigen, da die Erheblichkeitsschwelle bei naturbelassenen Schutzgebieten geringer sei als bei solchen mit Vorschäden. Zudem kompensierten die angeordneten Kohärenzmaßnahmen die Wirkungen des Eingriffs vollständig. Die Wirkungen von Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen seien bereits bei der Beurteilung der Frage, ob eine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten sei, zu berücksichtigen. Jedenfalls lägen die Voraussetzungen für eine Ausnahme vom Zulassungsverbot nach Art. 6 Abs. 4 Unterabsatz 1 FFH-Richtlinie vor. Die weitergehenden Anforderungen des Art. 6 Abs. 4 Unterabsatz 2 FFH-Richtlinie griffen nicht, weil kein prioritärer Lebensraum beeinträchtigt werde. Zumutbare Alternativen hätten nicht zur Verfügung gestanden. Bei den vom Kläger vorgestellten Ausbauvarianten handele es

24

sich jeweils um andere Projekte, weil sie den verfolgten Planungszielen nicht entsprechen. Eine hinreichende Verlängerung nach Osten sei nicht möglich. Ihr stehe zudem die Lärmschutzvereinbarung entgegen, die bereits 1976 mit der Gemeinde Ladbergen für den Norden des Gemeindegebietes getroffen worden sei. Eine Reduzierung der geplanten Brückenbreite scheidet, wie im Planfeststellungsbeschluss im Einzelnen erläutert, aus. Die für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange begründeten in ihrer Gesamtheit zwingende überwiegende öffentlichen Interessen im Sinne europarechtlicher Vorgaben. Für das Vorhaben sprächen Belange des Luftverkehrs. Das Interesse ergäbe sich aus der Funktion des Verkehrsflughafens, die luftseitige Anbindung der Region Westfalen für Flüge in allen Entfernungen und bei allen Witterungsbedingungen sicherzustellen. Es gehe um die Stärkung der Weiterentwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen. Die Bedeutung dieses Anliegens sei durch die Aufnahme einer entsprechenden Zielsetzung in der Verkehrs- und Landesplanung unterstrichen worden. Das Ziel sei ohne Querung des Eltingmühlenbachs nicht zu erreichen. Die bestehende Start- und Landebahn sei für restriktionsfreie lange Mittelstreckenflüge zu kurz. Ein Marktpotential für diese Flüge sei durch das Gutachten Dr. X. aus 2003 belegt. Ein entwicklungsfähiges Nachfragepotenzial für den Interkontinentalverkehr sei gutachterlich ebenfalls abgesichert. Die Prognosezahlen seien durch die Inanspruchnahme des Flughafens bestätigt worden. Das Passagieraufkommen habe sich in den Jahren 1993 bis 2003 fast verdreifacht. Die Prognose für Kurz- und Mittelstreckenbereiche sei für das Jahr 2000 sogar übertroffen worden. Ebenfalls abgesichert sei, dass bei einem steigenden Wachstum des Luftfrachtverkehrs sich die Antriebskräfte für eine Konzentration auf die Verkehrsflughäfen Frankfurt/Main und Köln/Bonn relativierten. Die aus dem Vorhaben resultierenden Arbeitsplatzeffekte und weiteren Standortvorteile, seien ebenfalls gutachterlich abgesichert. Die Prognosen genügten den rechtlichen Anforderungen. Die mit jeder Prognose verbundene Ungewissheit künftiger Entwicklung stehe im konkreten Fall auch noch in einem angemessenen Verhältnis zu dem durch das Vorhaben verursachten Eingriff. Die minimale Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Eltingmühlenbach habe hinter der luftverkehrsrechtlichen und verkehrswirtschaftlichen Bedeutung des Vorhabens für die Erschließung des Landesteils Westfalen zurückzustehen. Eine Gefährdung des Erhaltungszustandes von FFH-Arten oder FFH-Lebensraumtypen werde durch das Vorhaben nicht verursacht. Weitergehende Untersuchungen über mögliche kumulative Auswirkungen des Planvorhabens "AirportPark" seien nicht erforderlich gewesen. Solche kämen nur bei entsprechender Konkretisierung in Betracht. Regelungen für den Umgang mit kontaminiertem Oberflächenwasser seien ebenfalls nicht erforderlich gewesen, weil diese Gegenstand der einschlägigen wasserrechtlichen Genehmigungen seien. Zu den Auswirkungen der Einleitung von Oberflächenwasser mittels Notüberläufen in den Eltingmühlenbach sei zudem eine eigenständige FFH- Verträglichkeitsuntersuchung durchgeführt worden, die zu dem Ergebnis gekommen sei, dass der Notüberlauf des Regenrückhaltebeckens V des Flughafens zu keinen erheblichen Belastungen des Eltingmühlenbachs und der Ems führe. Das Vorhaben verstoße auch nicht gegen Artenschutzrecht. Es greife auch bezogen auf die angesprochenen Fledermäuse und den Eisvogel allein in Nahrungsbereiche bzw. Jagdplätze ein. Sommerquartiere oder Wochenstuben von Fledermäusen seien nicht betroffen. Eine Brutstätte des Eisvogels lasse sich allein südlich des Ausbaugebietes feststellen. Weitergehende Untersuchungen seien nicht erforderlich gewesen. Es habe ausgereicht, sich auf die Daten zu beziehen, die bei den für solche Untersuchungen zuständigen Behörden vorhandenen seien und in Absprache mit diesen Behörden die Auswirkungen des Vorhabens auf die bekannten schutzwürdigen Naturgüter zu ermitteln und zu bewerten.

25

Im Verlaufe des Klageverfahrens haben die Beteiligten weitere Gutachten und Stellungnahmen eingereicht. Der Kläger hat u.a. eine fachgutachterliche Stellungnahme zu den Ufergehölzen am Eltingmühlenbach von Dr. I. und Q. aus Juli 2005 vorgelegt, sowie eine weitere Stellungnahme von N. -Q1. aus Juni 2006 zu den vorliegenden Verkehrsprognosen. Die Beigeladene hat verschiedene Stellungnahmen des Büros G. & T. zum Vortrag des Klägers und weiter das "Teilgutachten Fledermaus" der Fa. F. vom 15. November 2005 vorgelegt, das im Rahmen der 119. Änderung des Flächennutzungsplanes der Gemeinde Greven für die erste Realisierungsstufe des AirportParks FMO sowie zur Linienbestimmung der K 9n im Auftrag der unteren Landschaftsbehörde des Kreises T1. erstellt worden ist.

In der mündlichen Verhandlung sind weitere Unterlagen überreicht worden. Des weiteren hat der Kläger Beweisanträge gestellt, die der Senat aus den in der Sitzungsniederschrift niedergelegten Gründen, auf die Bezug genommen wird, abgelehnt hat.

26

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakte nebst den von den Beteiligten eingereichten Unterlagen sowie den Inhalt der beigezogenen Verwaltungsvorgänge einschließlich derjenigen Vorgänge Bezug genommen, die in den parallel verhandelten Verfahren 20 D 87/05.AK und 20 D 89/05.AK eingereicht worden sind.

27

Entscheidungsgründe

28

Die Klage ist zulässig. Sie ist form- und fristgerecht erhoben und rechtzeitig begründet worden. Mit ihr macht der Kläger im Rahmen seiner Befugnis aus § 12b LG NRW, § 61 BNatSchG ins Einzelne gehend eine Verletzung natur- und landschaftsrechtlicher Anforderungen unter Einbeziehung europäischen Rechts geltend.

29

Die Klage ist unbegründet. Der Planfeststellungsbeschluss lässt eine Verletzung rechtlicher Vorgaben, zu deren Geltendmachung der Kläger berechtigt ist, nicht erkennen. Insbesondere hat der Beklagte rechts- und abwägungsfehlerfrei die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Landschaft und Natur hinter die öffentlichen Belangen zurücktreten lassen, die sich für die planfestgestellte Verlängerung der Start- und Landebahn anführen lassen.

30

Wie der Kläger zutreffend herausstellt, unterliegt das Vorhaben wegen der mit der Übertunnelung des Eltingmühlenbachs verbundenen Eingriffe einem in europarechtlichen Regelungen angelegten Verbot, von dem nur unter besonderen rechtlichen Voraussetzungen abgewichen werden kann (I.). Diese liegen hier allerdings vor (II.). Relevante Fehler bei der Abwägung der natur- und landschaftsrechtlichen Belange im Übrigen sind nicht ersichtlich (III.).

31

I.

32

1. Es greift das Verbot aus § 48d Abs. 4 LG NRW, wonach ein Projekt unzulässig ist, wenn eine gemäß Absatz 1 durchzuführende Verträglichkeitsprüfung zu dem Ergebnis kommt, dass es einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen und Projekten zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Ein solches Projekt darf nur ausnahmsweise zugelassen werden, wenn es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art notwendig ist und zumutbare Alternativen nicht vorhanden sind. In diesem Fall sind die zur Sicherung des Zusammenhangs des europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" notwendigen Maßnahmen dem Projektträger aufzuerlegen und ist die Kommission zu unterrichten (§ 48d Abs. 7 LG NRW). Befinden sich in dem vom Projekt betroffenen Gebiet prioritäre Biotop (natürliche Lebensraumtypen) und/oder prioritäre Arten, so können nur die in § 48d Abs. 6 LG NRW enumerativ aufgeführten Erwägungen u. a. im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen geltend gemacht werden. Sonstige (zwingende) Gründe des

33

überwiegenden Interesses können nur nach Stellungnahme der Kommission Berücksichtigung finden.	
Der planfestgestellte Ausbau des Flughafens ist ein Projekt im Sinne dieser Vorschrift, weil das Ausbauvorhaben einer behördlichen Entscheidung bedarf und z.T. innerhalb eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung liegt (§ 10 Abs. 1 Nr. 11 Buchstabe a) BNatSchG). Der von der Übertunnelung betroffene Bereich ist Teil des FFH-Gebietes "Eltingmühlenbach", das unter der Bezeichnung DE-3811-301 in der Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung der atlantisch- biogeographischen Region aufgeführt ist, welche die Europäische Kommission mit Entscheidung vom 7. Dezember 2004 (2004/813/EWG) gemäß Art. 4 Abs. 2 Unterabsatz 3 FFH-RL festgelegt hat. Diese Entscheidung ist gemäß Art. 254 Abs. 3 EGV mit der Bekanntgabe an die Bundesrepublik Deutschland am 8. Dezember 2004 wirksam geworden, also vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses.	34
Damit gilt für ihn § 48d LG NRW, der - soweit hier von Belang - die Vorgaben des Art. 6 FFH-RL in einer europarechtlich nicht zu beanstandenden Weise umsetzt. Eine weitere Veröffentlichung oder Umsetzung der Entscheidung der Europäischen Kommission war dazu nicht erforderlich, wie die einschlägige Begriffsbestimmung aus § 10 Abs. 1 Nr. 5 BNatSchG belegt. Das entspricht auch den europarechtlichen Vorgaben, wonach mit Aufnahme in die Liste für das Gebiet unmittelbar die Anforderungen aus Art. 6 Abs. 2 bis 4 FFH-RL gelten.	35
Vgl. EuGH, Urteil vom 13. Januar 2005 - C-117/03 -, EuGHE I 2005, 167 = NVwZ 2005, 311.	36
Eine Übergangsregelung für laufende Verfahren, d.h. Projekte, deren Zulassung schon vor Aufnahme betroffener Gebiete in die Liste beantragt worden ist, sehen weder die nationalen noch die europäischen Vorschriften vor. Dies entspricht ohne weiteres der mit der Richtlinie verfolgten Interessenlage, die nach der genannten Rechtsprechung des EuGH dazu führt, dass schon vor Aufnahme eines geeigneten und gemeldeten Gebietes in die Liste nach Art. 4 FFH-RL besondere Schutzpflichten der Mitgliedstaaten bestehen. Dabei stellt die Anlegung der Maßstäbe des Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL bei Infrastrukturvorhaben regelmäßig eine Schutzvorkehrung dar, die im Hinblick auf das mit der Richtlinie verfolgte Erhaltungsziel geeignet ist, die erhebliche ökologische Bedeutung eines gemeldeten Gebietes zu wahren.	37
Vgl. BVerwG, Beschluss vom 7. September 2005 - 4 B 49.05 -, BVerwGE 124, 201 = DVBl. 2005, 1594.	38
Gemessen an den Anforderungen des § 48d Abs. 4 LG NRW durfte das Ausbauvorhaben nur ausnahmsweise unter den Voraussetzungen des § 48d Abs. 5 LG NRW zugelassen werden und waren weitergehende Maßnahmen nach § 48d Abs. 7 LG NRW zu treffen. Denn das Vorhaben kann im Sinne der genannten Vorschrift zu einer erheblichen Beeinträchtigung des ausgewiesenen FFH-Gebietes "Eltingmühlenbach" in für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen. Die Erhaltungsziele sind vorliegend mangels ausdrücklicher Festlegungen unter Einbeziehung der Zielsetzungen des Landschafts- bzw. Bundesnaturschutzgesetzes aus den für die Meldung des Gebietes ausschlaggebenden Gründen abzuleiten, die sich aus den Angaben im amtlichen Standard-Datenbogen des Gebietes DE-3811- 301 zur Gebietsmeldung bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften ergeben. Die Regelungen der 3. Änderung des Landschaftsplanes I des Kreises T1. "Grevener Sande" führen auf keine weitergehenden Anforderungen. Zum einen sind sie erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschluss im Mai 2005 wirksam geworden. Zum anderen erschließt sich auch unter Berücksichtigung der Ausführungen des Klägers in der mündlichen Verhandlung nicht, dass der im Landschaftsplan für das Gebiet ausgewiesene Schutzzweck auf der Grundlage des § 48d Abs. 1 Satz 2 LG NRW weiter greift, zumal das planfestgestellte Vorhaben nach den Neuregelungen des Landschaftsplanes ausdrücklich zu den ausgenommenen Tätigkeiten zählt.	39
Ausgehend von den für die Meldung und die Aufnahme des Gebietes in die Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung maßgeblichen Gründe sieht der Senat auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse und des Ergebnisses der mündlichen Verhandlung eine erhebliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Eltingmühlenbach in seinen Erhaltungszielen als möglich an und zwar im Hinblick auf den Lebensraumtyp Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis (Code 3260 - Bezeichnung in NRW: Tieflandbach) und die Art Bachneunauge (Code 1096). Tragfähige Anknüpfungspunkte für weitere Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes, insbesondere im Hinblick auf den prioritären Lebensraumtyp Erlen-, Eschenwälder und Weichholz-Auenwälder (Code 91E0) - kurz Weichholz-Auenwald - sowie die als bedeutend für das Gebiet ausgewiesenen Arten Steinbeißer (Code 1149), Groppe (Code 1163) und Eisvogel fehlen.	40
Bei der Prüfung, ob der Verbotstatbestand des § 48d Abs. 4 LG NRW erfüllt ist, sind sämtliche Gesichtspunkte des jeweiligen Projektes, die für sich oder mit anderen Plänen und/oder Projekten die für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele beeinträchtigen können, einzustellen. Dabei genügt die mögliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele bezogen auf einen Lebensraumtyp oder eine Art. Unter Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips ist der notwendige Grad der Wahrscheinlichkeit, der zu weiteren Anforderungen an die Zulassung des Projekts führt, schon dann erreicht, wenn anhand der objektiven Umstände nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein Plan oder das Projekt das fragliche Gebiet in einem seiner Erhaltungsziele erheblich beeinträchtigt. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist auszuschließen, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass das Projekt keine solche Auswirkungen haben wird.	41
Vgl. EuGH, Urteile vom 20. Oktober 2005 - C-6/04 - und vom 7. September 2004 - C-127/02 -, EuGHE I 2004, 7405 = NuR 2004, 788.	42
Projektbezogene Minimierungs- und Minderungsmaßnahmen, die in ihrer Gesamtheit darauf abzielen, mit dem Vorhaben möglicherweise verbundenen nachteiligen Folgen zu begegnen, können dabei Berücksichtigung finden.	43
Vgl. BVerwG, Urteile vom 16. März 2006 - 4 A 1075.04 - und vom 27. Februar 2003 - 4 A 59.01 -, BVerwGE 118, 15, Beschluss vom 8. Oktober 2002, - 9 VR 16.02, 9 A 48.02 -; OVG NRW, Beschluss vom 11. Mai 1999 - 20 B 1464/98.AK -, NuR 2000, 165.	44
Das betrifft vorliegend allerdings im wesentlichen nur die vorgesehenen Lichtschächte im Tunnel sowie die besondere naturnahe Ausgestaltung des verlegten Bachbettes. Demgegenüber sind die in § 48d Abs. 7 LG NRW aufgestellten Anforderungen, die denen aus Art. 6 Abs. 4 FFH-RL entsprechen, d. h. insbesondere sonstige (notwendige) Ausgleichsmaßnahmen, keine Aspekte, welche die Verträglichkeitsprüfung im Sinne des § 48d Abs. 4 LG NRW betreffen. Allenfalls Maßnahmen, die den konkreten Eingriff mindern, können auf dieser Ebene Berücksichtigung finden, nicht aber solche Maßnahmen, die den Eingriff ausgleichen oder kompensieren. Denn § 48d LG NRW regelt entsprechend Art. 6 FFH-RL ein gestuftes Verfahren. Die Prüfung der Verträglichkeit eines Vorhabens nach § 48d Abs. 2 bis 4 LG NRW ist schon nach der Systematik der Vorschrift von der Prüfung der Ausnahmetatbestände nach § 48d Abs. 5 und 6 LG NRW zu trennen. Allein ein solches Verständnis entspricht der Systematik des Art.	45

6 FFH-RL und den Zielsetzungen der FFH-Richtlinie, aus Vorsorgegründen jede aus fachwissenschaftlicher Sicht mögliche Gefährdung der Erhaltungsziele nur unter besonderen Voraussetzungen zuzulassen. Elemente nach Art. 6 Abs. 4 FFH-RL sind daher bei der Umsetzung von Art. 6 Abs. 3 FFH-RL auch nach der Rechtsprechung des EuGH nicht zu berücksichtigen.

Vgl. Urteil vom 14. April 2005 - C-441/03 -, EuGHE I 2005, 3043 = NuR 2005, 450.

46

Davon ausgehend sind die von der Beigeladenen und dem Beklagten in diesem Zusammenhang angeführten Maßnahmen zur Neu- und Umgestaltung sowie Verbesserung der Gewässerdurchlässigkeit für die Frage, ob eine erhebliche Beeinträchtigung i.S.d. § 48d Abs. 4 LG NRW vorliegt, ohne Relevanz. Sie lassen sich auch in ihrer Wirkung nicht mit den projektbezogenen Schutzvorkehrungen im Sinne der genannten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vergleichen. Anders als bei den Maßnahmen und Schutzanpflanzungen, über die das Bundesverwaltungsgericht in den angeführten Entscheidungen entschieden hat, besteht der Zweck der im Maßnahmenkonzept, das im Anschluss an die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung des Büros G. & T. erstellt wurde, aufgeführten "Gewässer-Kompensationsflächen" gerade nicht darin, den durch das Vorhaben betroffenen empfindlichen Lebensraum Code 3260 - Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculus fluitantis - vor den schädlichen Einwirkungen abzusichern, die von dem Projekt ausgehen; sie bieten allein einen zusätzlichen Ausgleich. Nichts anderes gilt für die auf die Art Bachneunauge bezogene "Gewässer-Kompensation zur Verbesserung der Durchgängigkeit". Dabei handelt es sich zwar um Maßnahmen, die zu den für das Gebiet benannten wichtigsten übergreifenden Schutzmaßnahmen gehören, die angestrebt werden, nämlich solche, die der Erhaltung der lebensraumgestaltenden Fließdynamik dienen. Das ändert indes nichts daran, dass sie die Einwirkungen des streitigen Projektes - Übertunnelung des Baches auf einer Länge von 390 Metern - nicht einschränken, sondern ausgleichen. Die Auswirkungen der Einschränkung der Durchgängigkeit des Baches im Bereich der Übertunnelung sollen durch die Beseitigung der Einschränkungen der Durchgängigkeit andernorts kompensiert werden. Die Vorgabe im Planfeststellungsbeschluss unter V.3.1 Satz 2, wonach die zur Sicherung des gemeldeten FFH-Gebietes notwendigen Maßnahmen bereits vor Eingriffsbeginn abzuschließen sind, führt auf keine andere Beurteilung.

47

Bei Maßnahmen dieser Art ist nach der eindeutigen gesetzlichen Systematik der Ausgleich auf der Stufe der erforderlichen Würdigung des Projektes anhand der für eine Ausnahme von dem Verbot maßgeblichen Vorgaben auszurichten.

48

Vgl. zur Systematik auch: EuGH, Urteil vom 14. April 2005 - C-441/03 -, a.a.O.

49

§ 48d Abs. 5 und 6 LG NRW zielen wie Art. 6 Abs. 4 Unterabsatz 1 und 2 FFH-RL mit der gebotenen Betrachtung, ob zwingende überwiegende Gründe das Projekt begründen, im Kern auf eine Gewichtung der entgegenstehenden Belange. Erforderlich ist eine bewertende Betrachtung. Die Gegebenheiten des Einzelfalles sind näher zu ermitteln und die tatsächlich zu erwartenden naturschutzrechtlichen Beeinträchtigungen in das Verhältnis zu setzen mit den für das Vorhaben sprechenden Interessen.

50

Das zugrundegelegt sieht der Senat auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse eine Beeinträchtigung des Gebietes in Bezug auf den Lebensraumtyp 3260 und die Art Bachneunauge i.S.d. § 48d Abs. 4 LG NRW als möglich an. Eine Gefährdung des Gebietes in anderen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen scheidet demgegenüber aus.

51

Nach den überzeugenden Feststellungen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung aus Februar 1999 führt die Übertunnelung zu einem streckenweisen vollen Verlust und Funktionsverlust des Lebensraumtyps 3260. Mit der Bachufervegetation geht innerhalb des Tunnels eine für die Reinhaltung und die Lebensraumqualität der anderen Strukturen (Bachbett, Kleinbiotope im Wasser) bedeutende Teilstruktur eines naturnahen Tieflandfließgewässers verloren. Zwar ist der Lebensraumtyp 3260 nach den Feststellungen der Gutachter auf der gesamten Wasserstrecke vorhanden, d.h. auf einer Länge von ca. 15 km. Betroffen sind also weniger als 3 % des Gesamtbestandes. Ein Eingriff unterhalb der Bagatellgrenze ist angesichts der Größenordnung der Überbauung auf einer Länge von immerhin 390 Metern aber nicht anzunehmen. In dem vom Kläger auszugsweise vorgelegten, vom Bundesamt für Naturschutz in Auftrag gegebenen Bericht der Planungsgruppe Ökologie + Umwelt GmbH aus April 2004 "Ermittlung von erheblichen Beeinträchtigungen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung" wird als Bagatellgrenze bei direktem Flächenentzug des Lebensraumtyps 3260 eine Fläche von 10 qm vorgeschlagen. Neben dem Flächenentzug ist - wie die Gutachter in der mündlichen Verhandlung bestätigt haben - zudem auch die verbleibende Zerschneidungswirkung in Bezug auf die Ufervegetation anzuführen. Die Gutachter haben ihre Feststellungen aus dem Ausgangsgutachten in ihrer ergänzenden Stellungnahme vom 11. April 2003 zur Schutzwürdigkeit des Eltingmühlenbaches unter Berücksichtigung des Maßnahmen- Konzeptes zum Ausgleich der Beeinträchtigung allein unter wertender Einbeziehung der angeordneten Gewässerausgleichsmaßnahmen relativiert, die indes - wie ausgeführt - im gegebenen Zusammenhang keine Berücksichtigung finden.

52

Auch im Hinblick auf die Erhaltungsziele betreffend die Tierart Bachneunauge lassen die vorliegenden Erkenntnisse eine hinreichende Gefährdung erkennen. Bei dem Bachneunauge handelt es sich um keine echte Fischart, sondern um ein kieferloses Rundmaul. Es ist gegenüber Wasserverschmutzung sehr empfindlich. Nach den Feststellungen der FFH-Gutachter werden die erforderlichen Maßnahmen im Gewässerbett (Verlegung, Teilbefestigung im Unterbau, dynamische Umlagerungen, eingeschränkt fehlende vegetationsbeeinflusste Strukturen) als so gravierend eingestuft, dass von einem Verlust des Habitats des Bachneunauges im Bereich der Übertunnelung auszugehen ist. Unter Bezugnahme auf Untersuchungen im Bereich einer anderweitigen Übertunnelung, wonach innerhalb der Tunnelstrecke keine Bachneunaugen festgestellt wurden, obwohl sie unterhalb in größerer Anzahl zu finden waren, gelangen die Gutachter nachvollziehbar zu dem Ergebnis, dass aufgrund der bisher geringen Fundhäufigkeit und -dichte der Bachneunaugen eine Gefährdung des Gesamtbestandes im Eltingmühlenbach nicht auszuschließen sei. Das ist unter Einbeziehung der besonderen Empfindlichkeit dieser Tierart gegenüber Verschmutzung und unter Berücksichtigung der Gefahren schon bei den Arbeiten zu der vorgesehenen Verlegung des Bachbettes unmittelbar nachvollziehbar. Das Ergebnis wird gestützt durch die Aussage der Gutachter, dass die vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnisse gerade keine genaue Prognose zulassen, was die Fragestellung der longitudinalen Passierbarkeit des überbauten Bachabschnitts angeht. Auch die ergänzende Stellungnahme vom 11. April 2003 lässt allein den Schluss zu, dass erst die Kohärenzmaßnahmen die Gefahr des Verlustes auf ein vertretbares Maß verringern. Wenn es in der UVP heißt, dass eine natürliche Gewässersohle den überbauten Abschnitt zum Lebensraum macht, trägt dies ebenfalls keine andere Bewertung, zumal die Ausführungen die betreffende Tierart selbst nicht erfassen.

53

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Gebietes in Bezug auf die den prioritären Lebensraumtyp Weichholz-Auenwald (91E0) betreffenden Erhaltungsziele ist demgegenüber auszuschließen. Auf der Grundlage vorliegender Erkenntnisse, insbesondere der Ergebnisse der vorgelegten Untersuchungen und Stellungnahmen sowie des vorhandenen Bildmaterials und der Erörterungen in der mündlichen Verhandlung ist der Senat zu der Überzeugung gelangt, dass anhand der objektiven Umstände aus fachwissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran bestehen kann, dass das Ausbauvorhaben bezogen auf den Lebensraumtyp Weichholz- Auenwald keine relevanten Auswirkungen hat. Eine weitergehende

54

sachverständige Begutachtung, wie vom Kläger in der mündlichen Verhandlung beantragt, bedurfte es nicht.

55

Nach den umfangreich sachverständig dargestellten Tatsachen und dem vorliegenden Bildmaterial bietet der unmittelbare Eingriffsbereich auch ohne Berücksichtigung eines fehlenden hohen Bewuchses, dessen Beseitigung der Kläger wiederholt als rechtswidrig beanstandet hat, insbesondere nach der Geländestruktur und der damit zusammenhängenden Überschwemmungsmöglichkeit keine Basis für die Annahme eines Auenwaldbereichs.

Zwar mögen im Eingriffsbereich Pflanzen- und Tierarten vorhanden sein, die typischerweise auch in einem Weichholz-Auenwald zu finden sind. Auch mag die fehlende Vegetationsdichte und seitliche Ausdehnung die Zuordnung nicht zwingend ausschließen. Eine Zuordnung von Flächen zum Lebensraumtyp Weichholz-Auenwald setzt indes, wie auch in den Kartierungshinweisen des Bundesamtes für Naturschutz hervorgehoben, ein noch weitgehend intaktes Wasserregime voraus. Erforderlich ist eine mehr oder weniger regelmäßige Überflutung der Aue, d.h. des Uferbereichs in entsprechender Breite, durch Überflutungs- und Druckwasser.

56

Vgl. Das europäische Schutzgebietssystem NATURA 2000 -BfN-Handbuch zur Umsetzung der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie, S. 361.

57

Episodische Überschwemmungen reichen demgegenüber nicht aus. Prof. Dr. T. hat dazu in der mündlichen Verhandlung eine Überflutung an jedenfalls 40 - 120 Tagen des Jahres angeführt. Der Verfasser des Landschaftspflegerischen Begleitplans L. hat das Erfordernis einer Überflutungshäufigkeit diesen Umfangs bestätigt.

58

An einem solchen Wasserregime fehlt es hier. Für den betroffenen Bachabschnitt stehen allenfalls episodische Überschwemmungen mit zudem geringer Ausdehnung in Rede. Bereits in ihrer Stellungnahme vom 1. September 2005 haben die FFH- Gutachter zur Antragschrift des Klägers ausgeführt, dass bei der vorhandenen Geländestruktur einschließlich des Bachlaufs regelmäßige und oft längere Überflutungen nicht einmal in halber Baumkronenbreite stattfinden können. Sie haben zudem die Vermutung geäußert, dass aufgrund der Veränderungen am Gewässerbett wahrscheinlich auch die Bodenstrukturen überformt sind. Die Angaben zur Überflutungshäufigkeit und zum Überflutungsumfang leuchten anhand der vorliegenden Karten und Fotos unmittelbar ein. Sie zeigen im Bereich der geplanten Starbahnverlängerung einen begradigten Bachabschnitt mit einer auf frühere bauliche Maßnahmen zurückgehenden gleichförmigen und steilen Uferböschung von bis zu 3 m. In der mündlichen Verhandlung ist im besonderen darauf hingewiesen worden, dass im Ausbaubereich keine Mäanderbögen vorhanden und Bachbegradigungen in der Vergangenheit gerade auch deshalb vorgenommen worden sind, um Überschwemmungen zu verhindern. Hinreichend fundierte Anhaltspunkte dafür, dass dessen ungeachtet im Ausbaubereich relevante Überschwemmungen auftreten, welche die Entwicklung eines Auenbereichs erwarten lassen könnten, fehlen.

59

Die Ausweisung des Bachbereichs als Überschwemmungsgebiet durch die Bezirksregierung Münster weist auf keine jährlichen mehrtägigen Überschwemmungen. Sie knüpft an eine 100jährige Überschwemmungswahrscheinlichkeit an. Der Hinweis des Gutachters Dr. I. in der mündlichen Verhandlung, dass keine Daten vorhanden seien, in welcher Häufigkeit und in welchem Umfang in den vergangenen Jahren der Bach über das Ufer getreten ist, gibt angesichts der aufgezeigten vorhandenen Geländestrukturen und der dargelegten überzeugenden Ausführungen der FFH-Gutachter keinen Anlass, den Sachverhalt diesbezüglich weiter aufzuklären. Entsprechendes gilt für die Ausführungen, dass aus der Geländemorphologie auf eine regelmäßige Überschwemmung jedenfalls in einer Breite von 10 bis 20 Metern geschlossen werden könne. Schließlich sagt auch der Umstand, dass der Bach unbeschadet der angeführten Überformungen in Teilen als naturnaher Bachlauf dem Biotopschutz aus § 62 LG NRW unterliegt, über das Wasser- und Überflutungsregime in diesem Abschnitt nichts aus; naturnahe Bachläufe sind nicht notwendig von Auenbereichen begleitet.

60

Die Einschätzung der FFH-Gutachter, dass sich der Ausbaubereich nicht dem Lebensraumtyp Weichholz-Auenwald zuordnen lasse, entspricht auch der Einschätzung des TÜV-Rheinland in der vorgelegten UVP, wonach im Bereich der Flughafenerweiterung prioritärer Lebensraum nicht vorhanden ist. Im Übrigen werden die Ausführungen dadurch bestätigt, dass nach den unwidersprochenen Angaben der FFH-Gutachter die aktuelle Kartierung der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten Nordrhein-Westfalen (LÖBF) der FFH-Gebiete NRW für den betroffenen Bereich allein den Lebensraumtyp 3260 ausweist.

61

Fehlt es an einem intakten Wasserregime, lässt sich eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Gebietes in Bezug auf den prioritären Lebensraumtyp Weichholz-Auenwald auch unter dem Aspekt des Erhalts von Wiederherstellungsflächen ausschließen. Dabei ist dem Kläger zuzugeben, dass der Begriff der Erhaltung nach der europäischen Begriffsbestimmung (Art. 1 Buchstabe a) FFH-RL) eine Wiederherstellung einschließt. Erhaltung sind danach alle Maßnahmen, die erforderlich sind, um die natürlichen Lebensräume und die Populationen wild lebender Tier- und Pflanzenarten in einem günstigen Erhaltungszustand i.S.d. des Art. 1 Buchstaben e) bis i) zu erhalten oder diesen wiederherzustellen. Die Wiederherstellung ist dabei auf den günstigen Erhaltungszustand eines Lebensraums bezogen, nicht auf den Lebensraum selbst. Indes stellt der Ausbaubereich derzeit wegen des Fehlens eines intakten Wasserregimes keinen entsprechenden Lebensraum dar, im Übrigen noch nicht einmal einen geeigneten Standort zur (Wieder-)Herstellung bzw. zur Entwicklung des genannten Lebensraumtyps. Von einer bestehenden Entwicklungsmöglichkeit kann keine Rede sein. Es wären vielmehr einschneidende Eingriffe in das vorhandene Gelände, den Bachlauf und den Verlauf der Kreisstraße erforderlich. Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass sich der Bereich auf diese Weise auch in andere Lebensraumtypen wandeln ließe und bei der gegebenen Situation schon einem anderen schützenswerten Lebensraum, nämlich dem Lebensraumtyp 3260, zugerechnet werden kann. Jedenfalls wäre unter dem Aspekt der Wiederherstellung eines nicht (mehr) vorhandenen Lebensraumtyps regelmäßig eine entsprechende konkretisierende Regelung zu fordern, zumal wenn wie hier eine Konkurrenz von Entwicklungsmöglichkeiten besteht und die Herstellung des Lebensraumtyps umfangreiche weitergehende Eingriffe in das Gelände erfordern würde. An einer solchen Konkretisierung fehlt es hier, selbst unter Einbeziehung der Neuregelungen des Landschaftsplanes "Grevener Sande", zumal diese den Ausbau des Flughafens ausdrücklich ausnehmen.

62

Auch unter dem vom Kläger in der mündlichen Verhandlung besonders betonten Aspekt des Zerschneidungseffekts ergibt sich keine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Gebietes im Hinblick auf den Lebensraumtyp Weichholz-Auenwald. Die nächstgelegenen Bestände - die FFH-Gutachter nennen Erlenufergehölze, Eschenwald sowie einen bruchwaldartigen Erlenbestand im Überschwemmungsbereich des Eltingmühlenbachs - befinden sich nördlich und südlich des Eingriffsbereichs in einigen hundert Metern Entfernung. Diesen Feststellungen ist auch der Kläger nicht entgegengetreten. Die in der mündlichen Verhandlung zur Dokumentation des Bestandes von Auenwäldern in der Nähe des Eingriffsbereichs vorgelegten Fotos betreffen diese Bereiche. Demgegenüber lässt sich die Ufervegetation im weiteren Bachverlauf bis zum bzw. ab dem Eingriffsbereich dem Lebensraumtyp nicht zuordnen. Der Eingriffsbereich steht damit aber weder in unmittelbarem noch in Ansehung des Bachverlaufs mittelbarem Kontakt mit den genannten Auenwaldbeständen. Dem Überbauungsbereich kann deshalb auch keine besondere - gerade

63

auf jene Bestände bezogene - Verbindungsfunktion beigemessen werden. Die Zerschneidungswirkung bleibt allein in Zusammenhang mit der Beeinträchtigung des Lebensraumtyps 3260 - Tieflandbach - relevant. Hierauf bezogen wird sie auch im weiteren zu gewichten sein.

Die Feststellungen der weiteren Gutachten und Stellungnahmen zum Landschafts- und Naturschutz bieten keinen Anhalt für eine abweichende Bewertung. Die von dem Kläger angeführten Aussagen in der Ergänzung LBP 1 (Brutvogel- und Vegetationskartierung 1998) beziehen sich allgemein auf die Bestände im gesamten Untersuchungsraum. Die Rede ist etwa auf Seite 38 von "Anklängen an einen Weiden-Auwald". Zugleich wird bestätigt, dass die Standortverhältnisse weitgehend nicht denen eines typischen Auenwaldes entsprechen. Aus der Tabelle 1 der Ergänzung LBP 2 (Kompensationsmaßnahmen) ergibt sich ebenfalls nichts anderes. Eine Abweichung zu den Feststellungen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung erschließt sich nicht und lässt sich auf der Grundlage der Erläuterungen des Verfassers, des Gutachters L. , in der mündlichen Verhandlung, dass es für die Zuordnung des Bereichs zum Lebensraumtyp Weichholz-Auenwald an einem intakten Wasserregime fehlt, ausschließen. Die Tabelle erfasst nur allgemeine Betroffenheiten und nicht die Frage der Erheblichkeit. Die Feststellungen im Übrigen knüpfen an die Feststellungen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung an und gehen über diese nicht hinaus. Aus den Kompensationsmaßnahmen, welche die Entwicklung von Auenwaldbeständen betreffen, lässt sich ebenfalls nichts zugunsten der Ansicht des Klägers herleiten. Die Wirkungen von Kompensationsmaßnahmen korrespondieren nicht notwendig mit den Eingriffswirkungen. Sie haben für die Frage, welche Lebensräume und Arten als erheblich beeinträchtigt eingestuft werden, allenfalls eine sehr eingeschränkte indizielle Wirkung. So zielen die angeführten Maßnahmen vorliegend in erster Linie ausgleichend auf die Verbesserung der Gewässerqualität und Unterwasservegetation durch Aufwertung der Ufervegetation, gehen aber in ihrer Wirkung insoweit über den Eingriff hinaus, als auch eine hochwertigere Ufervegetation initiiert werden soll.

Nach den vorliegenden gutachterlichen Stellungnahmen ist des weiteren auszuschließen, dass die außerhalb des Bereichs der Übertunnelung festgestellten Weichholz-Auenwald-Bestände in sonstiger Weise beeinträchtigt werden. In Rede stehen betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Schadstoffe aller innerhalb eines Abstands von 500 m liegenden Bestände. Der Umfang der potentiellen Schädigung lässt sich nach den Feststellungen der FFH-Gutachter zwar auf der Basis der vorhandenen Unterlagen und wegen des Fehlens zureichender wissenschaftlicher Grundlagen nicht abschließend einschätzen. Nach den überzeugenden Ausführungen der FFH-Gutachter, denen auch der Kläger nicht weiter entgegengetreten ist, lässt sich eine nennenswerte Relevanz für die Erhaltungsziele des Gebietes insgesamt indes ausschließen. Zum einen gehört der in Rede stehende Lebensraumtyp bezüglich seiner Nährstoffversorgung nicht zum besonders empfindlichen Spektrum. Entsprechendes gilt für den Bach, weil Schadstoffeinträge mit der fließenden Welle ausgetragen werden. Empfindlich sind die Buchen- und Eichenwälder gegenüber Stoffen, die die Versauerung fördern. Der Anteil dieses Waldtypes im Prüfungsgebiet, der sich in unmittelbarer Flughafennähe befindet, ist aber nach den plausiblen Feststellungen der Gutachter, namentlich den Feststellungen in der UVP, gering. Danach sind empfindliche Waldbestände durch die Gesamt- SO₂ Belastung voraussichtlich nicht betroffen.

Auch bezogen auf die vom Kläger als ebenfalls gefährdet angesehenen nicht prioritären Arten Groppe und Steinbeißer ergibt sich keine Beeinträchtigung des Gebietes.

Nach den Auswertungen der FFH-Gutachter kommt die Groppe im Ausbaubereich nicht vor. Bestände sind im flughafennahen Unterlauf sowie in oberhalb liegenden Abschnitten nachgewiesen worden. Eine wesentliche Beeinträchtigung der Bestände schließen die FFH-Gutachter aus und führen überzeugend u.a. an, dass die Groppe als nachtaktiver, standorttreuer Grundfisch in einer Untersuchung die einzige Fischart war, bei der keine negativen Bestandsveränderungen innerhalb einer Tunnelstrecke zu verzeichnen war. Anknüpfungspunkte für eine andere Bewertung bietet weder der Vortrag des Klägers noch sind sie sonst ersichtlich.

Entsprechendes gilt für die Fischart Steinbeißer. Auch bezogen auf diese Art haben die FFH-Gutachter überzeugend unter Hinweis auf anderweitige Erhebungen in dem Ausgangsgutachten angeführt und in ihrer Stellungnahme vom 1. September 2005 in Auseinandersetzung mit den Ausführungen des Klägers erläutert, dass davon ausgegangen werden könne, dass Austauschbeziehungen im erforderlichen Maße erhalten blieben. Diese Annahme ist nachvollziehbar daraus abgeleitet, dass der Steinbeißer zu den zum großen Teil nachtaktiven Arten gehört und deshalb als nicht besonders empfindlich gegenüber der Trennung durch den Tunnel beurteilt wird, wenn - wie hier - gewährleistet wird, dass dem Bachbett ausreichend Raum und dem Bodensubstrat eine naturnahe Vielfalt in der Tunnelstrecke erhalten bleibt. In der mündlichen Verhandlung wurde weiter erläutert, dass die Lichtschächte im Tunnelbauwerk gerade auch der Orientierung querender Fischarten dienen sollen. Da ein Bestand nur oberhalb der Eltingmühle in einer Entfernung von etwa 4 km vom Ausbaubereich nachgewiesen werden konnte, lässt sich insbesondere ausschließen, dass der betroffene Bachbereich dem Steinbeißer als Laichhabitat dient. Veranlassung zu einer erneuten oder weitergehenden Begutachtung besteht nicht.

Auch in Bezug auf den als für das Gebiet bedeutsam benannten Eisvogel sind nach den Feststellungen der FFH-Gutachter die Erhaltungsziele nicht gefährdet. Denn danach fehlen Hinweise für eine Betroffenheit einer signifikanten Zahl von Eisvögeln. Zudem begründen das Artenspektrum und die anzusetzenden Populationskriterien keine besondere Bedeutung des Gebietes als potentielles Vogelschutzgebietes gemäß der europäischen Vogelschutzrichtlinie. Die Kartierung einer einzelnen Brutröhre im Ausbaubereich Mitte der 1990er Jahre führt auf keine andere Beurteilung. Im Übrigen weist schon die Brutvogelvegetationskarte 1998 ein Brutpaar nur noch außerhalb des Untersuchungsgebietes aus und sind auch neuerlich keine Brutröhren im Ausbaubereich gefunden worden.

Weitergehende Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes scheiden aus. Insbesondere wird keine Fledermausart von den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes erfasst.

Dahingehende Bedenken ergeben sich auch nicht, soweit der Kläger die fehlende Einbeziehung der Auswirkungen des in Planung befindlichen sog. AirportParks im Rahmen der Prüfung anmahnt. Dabei bedarf es keiner Entscheidung, ob der Planfeststellungsbeschluss das diesbezügliche Vorbringen des Klägers zu Recht als präkludiert bezeichnet hat. Des weiteren mag auch dahinstehen, ob im Hinblick auf das Gewerbegebiet überhaupt schon von einem Projekt im Sinne des § 48d Abs. 3 LG NRW gesprochen werden kann, das im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen gewesen wäre. Auch war es im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses (wohl) noch nicht Gegenstand eines konkreten Plans im Sinne dieser Vorschrift. Solche Pläne befanden sich vielmehr zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses erst in Aufstellung. Jedenfalls haben die FFH- Gutachter die Planungen in ihre Betrachtungen eingestellt. Bei der Beschreibung des Untersuchungsumfangs ist ausdrücklich hervorgehoben, dass bei der Auswirkungsprognose sowohl die Verlängerung der Start- bzw. Landebahn als auch der geplante Neubau der Kreisstraße 9, der 6-spurige Ausbau der A 1 und die vorgesehene Gewerbegebietserweiterung südöstlich sowie südwestlich des Flughafengeländes zu beurteilen seien. Die Gutachter halten fest, dass die Gewerbegebiete nicht unmittelbar Flächen des Prüfungsgebietes beanspruchen und wegen der zu erwartenden Ansiedlung von Firmen aus dem Dienstleistungsbereich auch keine gewerblich-industriellen Immissions- oder Abwasserbelastungen zu erwarten seien. Die geplante K 9 überquere den Ladberger Mühlbach an einer relativ unempfindlichen Stelle. Ebenso sei in einem Ortstermin unter Beteiligung der LÖBF für die Verbreiterung der Eltingmühlenbachüberbrückung

der A 1 eine erhebliche Beeinträchtigung des Prüfgebietes verneint worden. Durchgreifende Bedenken gegen die im Ergebnis getroffene Bewertung, dass durch diese Planungen in Kumulation mit den Auswirkungen des Ausbavorhabens keine weitergehenden Beeinträchtigungen zu befürchten seien, sind weder vom Kläger näher erläutert noch sonst ersichtlich. Im Übrigen führt die bloße Möglichkeit, dass bei einem Hinzutreten eines erst in Planung befindlichen Vorhabens erstmals relevante Beeinträchtigungen entstehen oder sich solche erheblich verstärken können, regelmäßig nur dann zu weitergehenden Anforderungen an die Zulassung, wenn sich absehen lässt, dass die aufgeworfene Problematik sich im Rahmen jener Planung nicht bewältigen lässt.	
Nach alledem ist das Vorhaben nur ausnahmsweise und unter den qualifizierten Voraussetzungen des § 48d Abs. 5 LG NRW zulässig. Den weitergehenden Anforderungen aus Absatz 6 unterliegt das Vorhaben demgegenüber nicht, weil die Erhaltungsziele des Gebietes bezogen auf den prioritären Lebensraumtyp Weichholz-Auenwald nicht beeinträchtigt sind.	72
Der Ansicht des Klägers, dass es auf die konkrete Betroffenheit eines prioritären Lebensraumtyps oder einer prioritären Art nicht ankomme, sondern maßgeblich sei, dass in dem Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung überhaupt prioritäre Biotope oder Arten vorkämen, ist nicht zu folgen. Sie findet nicht etwa schon im Wortlaut des § 48d Abs. 6 LG NRW eine Stütze. Denn gerade unter Einbeziehung der Stufung des Prüfungsverfahrens und des für das Verbot maßgeblichen Vorsorgegedankens erschließt sich der Regelungsgehalt eben nicht eindeutig aus dem Wortlaut. Die Regelung ist vielmehr im Zusammenhang mit dem weiteren Normgefüge auslegungsfähig und auslegungsbedürftig. Sie führt ersichtlich eine weitere Abstufung im Verfahren auf Zulassung von Projekten ein, die nach dem Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung ein schutzwürdiges Gebiet möglicherweise im Sinne des Absatzes 4 beeinträchtigen. Sie zielt dabei ebenso wie Art. 6 Abs. 4 Unterabsatz 2 FFH-RL ersichtlich auf die besondere Schutzbedürftigkeit prioritärer Lebensräume und Arten. Der Schutz prioritärer Lebensräume und Arten soll gegenüber anderen Lebensraumtypen und Arten verstärkt werden. Dafür ist aber nur Raum und Anlass, soweit die diese Lebensraumtypen und Arten betreffenden Erhaltungsziele eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung beeinträchtigt werden können. Lässt sich eine Betroffenheit der entsprechenden Erhaltungsziele des Gebietes nach erfolgter Verträglichkeitsprüfung ausschließen, können selbst Vorsorgegesichtspunkte nicht greifen und ist das Vorhaben, gemessen an den Erhaltungszielen, schon nicht verboten.	73
Vgl. OVG NRW, Beschluss vom 11. Mai 1999 - 20 B 1464/98.AK -, a.a.O.	74
Dem entspricht auch das Verständnis der EU-Kommission von Art. 6 Abs. 4 Unterabsatz 2 FFH-RL.	75
Vgl. Europäische Kommission, NATURA 2000 - Gebietsmanagement - Die Vorgaben des Artikel 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG, 2000 Nr. 5.5.1.	76
Danach kann die Vorschrift so verstanden werden, dass sie für alle Gebiete Anwendung findet, in denen prioritäre Lebensräume bestehen und /oder prioritäre Arten vorkommen, sobald diese Lebensräume und Arten in Mitleidenschaft gezogen werden.	77
Sonstige Verbote, die relevante weitergehende Anforderungen an die Überwindung der betroffenen natur- und landschaftsschutzrechtlichen Belange stellen würden, greifen nicht. Dabei ist allerdings zu beachten, dass der Ausnahmetatbestand des § 48d Abs. 5 LG NRW auf eine fallbezogene Bewertung zielt und eine Gewichtung der sich gegenüberstehenden Belange erfordert. Ob die für das Projekt angeführten Belange überwiegen, ist anhand der Integritätsinteressen, deren Wahrung § 48d LG NRW dient, zu messen.	78
2. Der Eltingmühlenbach unterfällt, da er unbeschadet der bestehenden Vorbelastungen in dem betroffenen Teilabschnitt noch als ein (hinreichend) naturnaher Bereich eines fließenden Binnengewässers einzustufen ist, tatbestandlich zugleich dem Verbot aus § 62 Abs. 1 Nr. 1 LG NRW. Nach Absatz 2 können Ausnahmen nur zugelassen werden, soweit dies aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls erforderlich ist. Dies erfordert neben der Atypik des Vorhabens, die bei Infrastrukturvorhaben vorliegender Art ohne weiteres anzunehmen ist, dass das Vorhaben durch Gründe des öffentlichen Interesses von besonderem Gewicht gerechtfertigt ist. Diese Anforderungen gehen insgesamt - auch in ihren Einzelaspekten - nicht über dasjenige hinaus, was vorliegend in Bezug auf die Betroffenheit des Baches nach § 48d Abs. 5 LG NRW für die Zulassung des Vorhabens zu fordern ist. Es verbleibt bei der - abdeckenden - Anwendung der Regelungen aus § 48d LG NRW (vgl. § 48e Abs. 1 LG NRW).	79
3. Entgegen der Ansicht des Klägers ergeben sich auch aus Gründen des Artenschutzes keine weitergehenden Einschränkungen für das Vorhaben. Rechtserhebliche Beeinträchtigungen gefährdeter Arten stehen nicht zu erwarten. Die Bedenken des Klägers, die er zuletzt im Grunde nurmehr im Hinblick auf Fledermäuse geltend gemacht hat, teilt der Senat nicht.	80
Nach nationalem Recht ist in erster Linie an § 4a Abs. 4 LG NRW zu denken, der in Umsetzung der europarechtlichen Vorgaben aus Art. 12 FFH-RL und Art. 5 der Richtlinie des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (79/409/EWG) - Vogelschutzrichtlinie - zum Schutz von Tieren und Pflanzen der streng geschützten Arten gegen die Folgen von Eingriffen in Biotope besondere Anforderungen aufstellt. Dabei mag die Vorschrift zugunsten des Klägers für anwendbar gehalten werden, auch wenn sie erst mit Gesetz zur Änderung des Landschaftsgesetzes vom 3. Mai 2005 (GV NRW 2005, 522) in das Landschaftsgesetz eingefügt worden ist, d.h. nach Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses an die Beigeladene. Denn die Regelung zielt auf die Umsetzung von Vorgaben aus der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie, die im entsprechenden Umfang ansonsten unmittelbare Geltung beanspruchen würden; sie entspricht zudem dem bereits bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses im Bundesrecht geltenden § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG, und der Planfeststellungsbeschluss war zum Zeitpunkt der Einfügung der Vorschrift weder dem Kläger noch sonst betroffenen Dritten bekanntgegeben worden. Jedenfalls greift aber schon der Tatbestand nicht.	81
Nach § 4a Abs. 4 Satz 2 LG NRW darf ein Eingriff in Natur und Landschaft dann nur aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses zugelassen werden, wenn als Folge des Eingriffs in Natur und Landschaft Biotope (d. h. Lebensstätten und Lebensräume wild lebender Tiere und Pflanzen (§ 10 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) zerstört werden, die für die dort wild lebenden Tiere der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind; zu diesen Arten gehören insbesondere die in Anhang IV der FFH-RL genannten, d. h. unter anderem auch alle Fledermausarten (§ 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG).	82

Daran fehlt es hier. Die Zerstörung, d.h. der Verlust oder ein Funktionsverlust von unersetzbaren Biotopen, steht weder in Bezug auf das von dem Kläger in diesem Zusammenhang ursprünglich ebenfalls genannte Eisvogelvorkommen noch in Bezug auf einzelne Fledermausarten in Rede. Unersetzbar ist ein Biotop (nur), wenn es für eine Art unentbehrlich ist und gleichartige bzw. die Funktion des zerstörten Biotops übernehmende Ausgleichsflächen nicht vorhanden sind oder nicht rechtzeitig geschaffen werden können. Erfasst wird damit die Gefährdung der Population im Einwirkungsbereich, der unter dem Gesichtspunkt von Vernetzungselementen freilich nicht auf den Ausbaubereich beschränkt ist. Die Beeinträchtigung einzelner Exemplare reicht regelmäßig nicht aus.

Die Gefährdung eines Eisvogelvorkommens ist - wie schon oben ausgeführt - nicht zu befürchten. Mitte der 1990er Jahre war im Ausbaubereich ein einzelnes nistendes Eisvogelpaar kartiert worden. Neuerlich sind Brutröhren nur außerhalb der Eingriffsflächen festgestellt worden. Damit ist zugleich auch eine Ausweichmöglichkeit belegt. Steigende Lärmeinwirkungen an möglichen Ausweichplätzen führen auf keine andere Bewertung. Weitergehende Beeinträchtigungen des Eisvogelvorkommens durch den Verlust des Bachbereichs auf einer Länge von (nur) 390 m und die Eingriffe im weiteren Ausbaubereich werden auch von dem Kläger nicht ernsthaft behauptet.

Auch im Hinblick auf Fledermäuse ist das Gericht überzeugt, dass eine Gefährdung von Arten nicht zu befürchten steht. Dabei ist festzuhalten, dass ihr Auftreten im Eingriffsbereich schon früh - namentlich auch in der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung - erörtert und erwogen worden ist. Wenn nur wenige konkrete Untersuchungen angestellt worden sind, ist das - im Übrigen auch in abwägungsrechtlicher Hinsicht - unschädlich. Das Gebiet ist wiederholt von sachverständiger Seite - sowohl im Auftrage der Beigeladenen als auch von Seiten des Klägers - begangen und überprüft worden, ohne dass sich relevante Fakten für mögliche Betroffenheiten ergeben hätten. Sachlich fundierte Anknüpfungspunkte für ein relevantes Vorhandensein bestimmter Arten, die Anlass zu weiteren Untersuchungen hätten geben können und müssen, fehlten und fehlen.

Bezogen auf die Fledermausarten, welche die FFH-Gutachter im Mai 2006 und die Arbeitsgemeinschaft Fledertierschutz des Klägers im September 2003 jagend beobachtet und nachgewiesen haben, führt der in erster Linie in Rede stehende Verlust eines Jagdhabitats zu keiner Gefährdung einer bestehenden Population. Es ist schon nichts dafür ersichtlich, warum ein Ausweichen auf andere Flächen nicht möglich sein wird, geschweige denn, dass dies einen relevanten Bestand von Tieren einer bestimmten Art betreffen könnte. Die Feststellungen des Büros F. in seinem Teilgutachten Fledermäuse vom 15. November 2005 über weitere Arten und deren mögliche Betroffenheit durch das Vorhaben "AirportPark" lassen sich nur bedingt auf den hier zu betrachtenden Eingriffsbereich übertragen. Jenes Untersuchungsgebiet ist von anderer Beschaffenheit; es handelt sich um einen walddreichen Standort mit vielen höhlenreichen Bäumen. Bezüglich der dort weiter aufgeführten Arten fehlt es auch an Anhaltspunkten dafür, dass eine signifikante Anzahl von Exemplaren dieser Arten durch die Verlängerung der Start- und Landebahn betroffenen wäre, es insbesondere nicht möglich wäre, den Verlust des Jagdhabitats auszugleichen.

Auch unter dem von dem Kläger in der mündlichen Verhandlung besonders betonten Aspekt einer Gefährdung von Fortpflanzungsgemeinschaften und der Unterbrechung möglicher Austauschbeziehungen zwischen Teilpopulationen fehlen im Tatsächlichen konkrete Hinweise, die weitergehende Untersuchungen hätten nahe legen müssen. Für ein relevantes Vorkommen der von Dr. U. in der mündlichen Verhandlung angesprochenen und als besonders empfindlich dargestellten Bechstein- und Mopsfledermaus in den an die Übertunnelungstrecke angrenzenden Flächen werden hinreichend konkrete Anknüpfungspunkte nicht genannt. Die Arten sind nicht einmal für den Bereich, in dem der AirportPark geplant ist, nachgewiesen worden. Der Kläger beschränkt sich auf bloße Vermutungen oder Spekulationen, denen mangels sachlich fundierter Anknüpfungspunkte nicht nachzugehen ist.

Dass sich weder aus der einschlägigen Literatur noch aus Hinweisen der Fachkreise Indizien für bedeutsame Fledermausvorkommen im Ausbaubereich ergeben, haben die FFH-Gutachter bereits in ihrem Ausgangsgutachten hervorgehoben. Selbst bei der Meldung des FFH-Gebietes Eltingmühlenbach wurde die Nennung von Fledermausarten des Anhangs II der FFH-RL, zu denen die oben genannten Arten gehören, nicht diskutiert. Die Erkenntnislage hat sich nicht verändert, und zwar unbeschadet der in der Folge von sachverständiger Seite durchgeführten weiteren Begehungen und Untersuchungen des Gebietes. Da jeweils fundierte Kenntnis auch über tatsächliche Anhaltspunkte und Hinweise auf ein Vorhandensein relevanter Arten und Betroffenheiten anzunehmen ist, ist davon auszugehen, dass, wenn Umstände von indizieller Bedeutung zu finden gewesen wären, diese aufgegriffen und vertieft untersucht worden wären.

Die Annahmen des Klägers zur möglichen Betroffenheit von Fledermäusen bleiben auch insoweit ohne Substanz, als es um ein relevantes Vorkommen weiterer in diesem Zusammenhang besonders schutzbedürftiger Arten geht, die das Büro F. in seiner in der mündlichen Verhandlung überreichten Stellungnahme aus Juni 2006 aufgeführt hat (u.a. Teichfledermaus und Mausohr). Deshalb ist auch der Frage, ob diese Arten in ihrem Verhalten tatsächlich, was die Relevanz möglicher Zerschneidungseffekte angeht, mit den zuvor genannten Arten vergleichbar sind, wogegen Prof. Dr. T. Bedenken erhoben hat, nicht weiter nachzugehen. Der Kläger beschränkt sich darauf, auf Baumbestände in der nördlichen und südlichen Verlängerung des betroffenen Bachlaufs und den Umstand hinzuweisen, dass weitergehende Untersuchungen, die sicheres Ausschließen erlauben würden, nicht vorgenommen worden seien. Das reicht angesichts des aufgezeigten Erkenntnisstandes in Literatur und Fachkreisen und der negativen Ergebnisse der im Planfeststellungsverfahren durchgeführten weiteren Begehungen und Untersuchungen indes nicht aus. Insoweit trifft den Naturschutzbund als einen gerade im Hinblick auf seine Fachkenntnis mit Klagebefugnis ausgestatteten Verein eine besondere Darlegungslast, über den Hinweis auf fehlende intensive Untersuchungen hinaus im Einzelnen darzutun, welche konkreten Umstände im Tatsächlichen Anlass zu den vermissten Untersuchungen hätten geben müssen.

Entsprechendes gilt für die befürchtete unmittelbare Beeinträchtigung von Wochenstuben und Ruhestätten, die zuletzt auch vom Kläger nur noch für das abseits des eigentlichen Eltingmühlenbachbereichs liegende Wäldchen und dessen Rodung geltend gemacht wird. Der Bereich ist in der Vegetationskarte 1998 als Birken-Eichenwald ausgewiesen, und nur für ihn sind Baumbestände mit als Quartierstandorte geeigneten Höhlen und Spalten - anders als nach den Feststellungen der FFH-Gutachter für den übrigen Ausbaubereich - nicht auszuschließen. Das Vorbringen des Klägers in Bezug auf das Wäldchen beschränkt sich indes ebenfalls auf eine nicht näher sachlich fundierte Äußerung der Möglichkeit entsprechender Betroffenheiten. Weitergehende Hinweise im Tatsächlichen, dass die Baumbestände als Quartierstandorte genutzt werden, fehlen. Es wird auch nicht näher erläutert, was angesichts der örtlichen Verhältnisse auf das Vorkommen einer in Bezug auf den Verlust von Quartierstandorten besonderes empfindlichen Art schließen ließe. Dabei kann nicht übersehen werden, dass das Wäldchen im Bereich der vorgesehenen Lande- und Startbahn nicht sonderlich groß, mehr oder weniger isoliert sowie von Ackerflächen umgeben ist, die ausweislich des genannten Teilgutachtens Fledermaus des Büros F. als Jagdhabitate weniger geeignet sind. Im Übrigen ist weder erläutert noch sonst ersichtlich, warum den betroffenen Exemplaren ein Ausweichen auf andere Waldbereiche in der Umgebung nicht möglich sein sollte und zudem eine signifikante Anzahl betroffen sein könnte, welche den Bestand der Art im weiteren Ausbaubereich gefährden würde.

4. Aus bundesrechtlichen Vorgaben zum Artenschutz ergeben sich ebenfalls keine Besonderheiten. Ernsthaft in Betracht zu ziehen ist allenfalls das gemäß § 11 BNatSchG unmittelbar anwendbare Verbot aus § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wonach es u.a. verboten ist, Entwicklungsformen wild lebender Tiere der besonders geschützten Arten oder ihre Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Das Vorhaben ist von dem Verbot zwar nicht schon mit Blick auf § 43 Abs. 4 BNatSchG ausgenommen, wonach eine Ausnahme u.a. bei Ausführung eines nach § 19 BNatSchG zugelassenen Eingriffs gilt, soweit hierbei Tiere einschließlich ihrer Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchtstätten und Pflanzen der besonders geschützten Art nicht absichtlich beeinträchtigt werden. Denn damit sind die europäischen Vorgaben des Artenschutzes, insbesondere diejenigen aus Art. 12 und Art. 16 FFH-RL, nur unzureichend umgesetzt.

Vgl. EuGH, Urteil vom 10. Januar 2006 - C-98/03 -, NVwZ 2006, 319.

Indes ist der Verbotstatbestand schon nicht gegeben. Eine Betroffenheit entsprechender Schutzgegenstände ist nach den vorstehenden Ausführungen nicht anzunehmen. Die nicht auszuschließende mögliche grundsätzliche Eignung einzelner Bäume des betroffenen Wäldchens als Quartierstandorte für Fledermäuse reicht hierzu jedenfalls nicht aus.

Sollte das anders zu sehen sein, führt dies zu keinen ergebnisrelevanten Konsequenzen. Das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG führt auf die Befreiungsvoraussetzungen des § 62 BNatSchG, die vorliegend, auch soweit sie auf Art. 16 FFH-RL verweisen, keine entscheidenden weitergehenden Anforderungen an die Zulassung des Vorhabens stellen, als sie oben schon in Bezug auf den FFH- Schutzstandard aufgezeigt worden sind.

Der Senat hat keine Zweifel, dass die Population eventueller betroffener Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet im Sinne der Ausnahmeregelung des Art. 16 FFH-RL ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen kann. Denn es fehlt, auch entsprechende Quartiere im besagten Wäldchen unterstellt, angesichts durchgeführter Untersuchungen und des dennoch zu konstatierenden Fehlens jeglicher konkreter Erkenntnisse jedenfalls an Anknüpfungspunkten für ein bedeutsames Vorkommen und die mögliche Betroffenheit einer signifikanten Anzahl von Exemplaren. Ansonsten ist eine Ausnahme - entsprechend den Vorgaben aus § 48d Abs. 5 und 6 LG NRW - auch nach Art. 16 FFH-RL (nur) davon abhängig, dass keine anderweitigen zufriedenstellenden Lösungen gegeben sind und einer der in Buchstabe a) bis e) genannten Ausnahmetatbestände greift. Der vorliegend alleine in Betracht zu ziehende Tatbestand des Art. 16 Abs. 1 Buchstabe c) 2. Alternative FFH-RL - im Interesse anderer zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art - stellt keine weiteren Anforderungen als § 48d Abs. 5 LG NRW. Er führt auf eine entsprechende abwägende Bewertung der entgegenstehenden Belange unter Einbeziehung der unterstellten Betroffenheit von Fledermäusen.

Der Umstand, dass es an der förmlichen Erteilung einer Befreiung fehlt, ist angesichts der Konzentrationswirkung der Planungsentscheidung unerheblich, wenn die Voraussetzungen hierfür vorliegen.

Vgl. BVerwG, Urteil vom 26. März 1998 - 4 A 7.97 -, UPR 1998, 383.

5. Soweit der Kläger in Frage stellt, dass das nationale Recht die europarechtlichen Vorgaben hinreichend umsetzt, ergibt sich ebenfalls kein gravierenderes Hindernis für das Vorhaben der Beigeladenen.

Denn auch der insofern in Bezug auf die behaupteten Betroffenheiten von Fledermäusen allenfalls noch in Rede stehende Schutz für Tiere der besonders geschützten Arten aus Art. 12 Abs. 1 Buchstabe b) FFH-RL erfasst nicht schon eine vereinzelt Störung einzelner Exemplare. Es geht vielmehr um die Störung der Art. Es sind nur solche Eingriffe zu unterbinden, die sich im Hinblick auf die Ziele des Artenschutzes erheblich auswirken. Es muss sich also um die Störung einer signifikanten Anzahl von Exemplaren handeln, sodass - etwa durch Abnahme des natürlichen Verbreitungsgebietes - der Erhaltungszustand beeinträchtigt werden kann. Dafür fehlt - wie ausgeführt - jeder Anhalt. Dies gilt zugleich für die Frage der Lärmempfindlichkeit und die zuletzt vom Kläger angeführte Gefahr eines Fledermausschlages, zu denen weitere Erkenntnisse und Erläuterungen, die Anlass zu einer weiteren Aufklärung hätten geben können, fehlen.

6. Entsprechendes gilt letztlich auch für den Eisvogel im Hinblick auf den Tatbestand des Art. 5 Buchstabe d) der Vogelschutzrichtlinie.

II. Die Anforderungen, die nach den vorstehenden Ausführungen an die Zulassung des Vorhabens zu stellen sind, sind erfüllt.

1. Das Ausbauvorhaben ist i.S.d. § 48d Abs. 5 Nr. 1 LG NRW aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher wirtschaftlicher oder sozialer Art, notwendig. Der Ausnahmetatbestand zielt auf eine fallbezogene Bewertung. Dabei sind zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nicht erst bei Sachzwängen anzunehmen, denen niemand ausweichen kann. Gemeint ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln, und zwar gemessen an den für das Vorhaben angeführten Gründen. Wie nicht zuletzt Art. 2 Abs. 3 FFH-RL belegt, gebührt dem Naturschutz insbesondere kein einseitiger Vorzug. Er ist u.a. mit den wirtschaftlichen Erfordernissen in Einklang zu bringen. Ein Vorhaben, das im Sinne der Planrechtfertigung den Zielsetzungen des Luftverkehrsgesetzes entspricht und Zwecken der Zivilluftfahrt im Sinne des § 28 Abs. 1 LuftVG dient, ist deshalb grundsätzlich auch geeignet, entgegenstehende FFH-Belange zu überwinden.

Vgl. BVerwG, Urteile vom 16. März 2006 - 4 C 1075.04 - und vom 15. Januar 2004 - 4 A 11.02 -, BVerwGE 120, 1.

Ob dies im Einzelfall zutrifft, hängt von dem Ergebnis der im weiteren erforderlichen Einzelabwägung der Eingriffsintensität mit den für das Vorhaben anzuführenden öffentlichen Interessen ab. Dabei sind wegen der im Gesetz vorgegebenen Berücksichtigung auch von wirtschaftlichen Interessen und der gegebenen Einbindung des von der Beigeladenen betriebenen Flughafens in das öffentliche Verkehrsgeschehen und damit in die Infrastruktur auch die diesbezüglichen Interessen der Beigeladenen einzubeziehen. Das Gewicht der beeinträchtigten Integritätsinteressen, deren Wahrung § 48d LG NRW dient, hängt wiederum maßgeblich vom Umfang der konkret verbleibenden Beeinträchtigung des FFH-Gebietes einschließlich seiner Vernetzungsfunktion ab. In diesem Rahmen können namentlich auch Aspekte der Vorschädigung des betroffenen Gebietes

Berücksichtigung finden. Ebenso sind - wie bereits dargestellt - wertend die Wirkungen möglicher Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen einzustellen.

105

Davon ausgehend liegen die Anforderungen zur Überwindung des Verbotes vor. Denn es spricht Gewichtiges und Erhebliches für die Ausbaumaßnahme (1.1.). Demgegenüber tritt die Bedeutung der betroffenen Erhaltungsziele im FFH-Gebiet angesichts des gegebenen Zustandes des Eingriffsbereiches, der Minimierungsmaßnahmen - auch wenn insoweit nicht von einer gesicherten Wirkung ausgegangen werden kann - und der Möglichkeit zur Aufwertung der Landschaft durch Kompensationsmaßnahmen zurück (1.2).

1.1. Das Vorhaben der Beigeladenen zielt darauf, den Flughafen in seiner gesamten Gestalt und Erscheinung dem Charakter eines internationalen Verkehrsflughafens entsprechend herzurichten. Er soll in seiner Ausstattung vor allem auch mit Blick auf den Passagierverkehr grundsätzlich mit den beiden weiteren im Lande Nordrhein-Westfalen vorhandenen internationalen Verkehrsflughäfen (Düsseldorf und Köln/Bonn) vergleichbar werden und die entsprechenden Aufgaben für Westfalen übernehmen. Die vorgestellte volle Funktion reicht dabei bis hin zum Interkontinentalverkehr. Diese Planung knüpft ausdrücklich an die bereits bestehende Widmung des Flughafens als internationaler Verkehrsflughafen und die Zielsetzungen des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) vom 11. Mai 1995 (GV NRW S. 532) an. Danach ist der internationale Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück langfristig zu einem Verkehrsflughafen für den interkontinentalen Verkehr zu entwickeln (D.1.3.2.6 LEP NRW). Diese bereits in der Begründung des Ausbauvorhabens zum Ausdruck kommende Zielsetzung liegt auch dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde.

106

Dem steht nicht entgegen, dass der Beklagte im Verlaufe des Planfeststellungsverfahrens die Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich der langen Mittelstrecke einer weitergehenden Begutachtung unterzogen und der bestätigten steigenden Nachfrage in diesem Segment ein besonderes Gewicht im Rahmen der Abwägung mit den entgegenstehenden Belangen beigemessen hat. Das gilt namentlich für die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss, dass ausweislich der Flugleistungsberechnung von N1. aus August 2002 eine beschränkungsfreie Abwicklung des derzeitigen Luftverkehrs einen Ausbau auf 3100 m und damit auch die Überwindung des Eltingmühlenbachs erfordert.

107

Ausweislich des Gangs des Verwaltungsverfahrens und der erläuternden Ausführungen seitens der Beklagten diene die zusätzliche Begutachtung nicht etwa der Vorbereitung einer Änderung des Vorhabens, sondern der Absicherung der Geschäftserwartungen in jenem Bereich, weil diese in dem vom Ausgangsgutachten zur verkehrswirtschaftlichen Begründung des Vorhabens von Dr. B. et al. als nicht hinreichend erfasst erschienen. Abgeklärt wurde die Validität des Gesamtkonzeptes, das wegen der von Dr. B. et al. für die Entwicklung eines direkten Interkontinentalverkehrs prognostizierten Vorlaufs von sechs Jahren eine entsprechende solide Entwicklung im langen Mittelstreckenverkehr voraussetzt. Es ging also nicht darum, einen quantifizierbaren Bedarf für den Ausbau der Bahn auf eine zur Bedienung der langen Mittelstrecke als unbedingt notwendig angesehene Länge nachzuweisen. Das wird bereits durch den Gutachterauftrag bestätigt, der keine bestimmte Längenvorgabe für die bei der Prognose in den Blick zu nehmende Bahn enthält. Dem entspricht, dass der Flughafen auch aus Sicht des Beklagten und der Beigeladenen bereits mit der vorhandenen Start- und Landebahnlänge ein voll funktionsfähiger Mittelstreckenflughafen ist und die Beigeladene die Ausbaunotwendigkeit nicht etwa darin sieht, dass sie in jenem Bereich ohne Ausbau einen verlässlich quantifizierbaren Geschäftsverlust zu erwarten hätte. Dem steht auch nicht entgegen, dass der Prozessbevollmächtigte der Beigeladenen in einem Besprechungstermin im Dezember 2001 Überlegungen dazu angestellt hat, dass es zur Überwindung der Beschränkungen aus dem Landschaftsgesetz, die an den Charakter des betroffenen Bereichs als eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung anknüpfen, ausreiche, wenn sich für einen Ausbau unter Einschluss des Eltingmühlenbachs überwiegende öffentliche Interessen ergäben; für eine Erweiterung des Vorhabens reichten dann die allgemeinen Interessen nach § 8 Abs. 1 LuftVG. Diese Überlegungen betreffen Einzelfragen der Problemlösung, ändern indes nichts daran, dass es insgesamt weiterhin (nur) darum ging, für Westfalen einen vergleichbar restriktionsfreien Verkehr anzubieten, wie er bereits auf den anderen internationalen Flughäfen in Nordrhein-Westfalen angeboten wird, und das gerade auch unter Einschluss eines Angebotes für einen direkten Interkontinentalverkehr.

108

Die danach das Projekt der Beigeladenen maßgeblich bestimmende Zielrichtung schließt es schon im Ansatz aus, in der weiteren Betrachtung den Fragen der Dimensionierung und möglicher Alternativen abschnittsweise und mit jeweiligem Blick auf konkrete Funktionen nachzugehen. Denn dabei würden jeweils hypothetisch andere Vorhaben in den Blick genommen, die so nicht zur Planfeststellung gestellt worden sind. Die darauf abzielenden Beweisanträge waren abzulehnen. Denn entscheidend ist, ob das Gesamtvorhaben der Beigeladenen, das sich eben nicht in der Schaffung eines - wie immer verstandenen - restriktionsfreien Mittelstreckenverkehrs erschöpft, sondern einen weitergehenden Ausbau bis hin zur Ermöglichung der Abwicklung von Interkontinentalverkehr umfasst, in seiner wesentlichen Prägung tragfähig und geeignet ist, entgegenstehende Belange zu überwinden. Andernfalls wäre es Sache der Beigeladenen, eventuell ein anderes Vorhaben zur Planfeststellung zu stellen.

109

Nach dem Akteninhalt und dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung ist das Gericht davon überzeugt, dass die Beigeladene das Ausbauziel wie planfestgestellt nach wie vor verfolgt. Gewisse Bedenken, die verschiedene publizierte Äußerungen im Zusammenhang mit der Entscheidung hervorgerufen, die Start- und Landebahn zunächst in einer ersten Ausbaustufe bis 3000 m auszubauen, sind ausgeräumt. Aufsichtsrat und Gesellschafter der Beigeladenen habe am 8. Juni 2006 die Zielsetzung ausdrücklich betont und sich nur die Konkretisierung der weiteren zeitlichen Abläufe einer späteren Entscheidung vorbehalten, die für Anfang nächsten Jahres vorgesehen ist. Eine bestätigende indizielle Wirkung ist insoweit auch dem Umstand beizumessen, dass sich die Beigeladene - so die Angaben ihres Prozessbevollmächtigten in der mündlichen Verhandlung - weiterhin um Grunderwerb im zweiten Bauabschnitt bemüht.

110

Das Vorhaben steht im Sinne der Planrechtfertigung als Grundvoraussetzung für jede Abwägungsentscheidung über die Zulassung eines Eingriffs in Natur- und Landschaft mit den Zielen des Luftverkehrsgesetzes im Einklang. Damit liegt die Zulassung zugleich im Allgemeininteresse. Es geht um eine Weiterentwicklung des Angebots des Flughafens, die bereits in seiner Widmung zu einem Flughafen des internationalen Luftverkehrs angelegt ist, nämlich hin zu einem direkten interkontinentalen Flugverkehr unter gleichzeitiger besserer Positionierung in Bezug auf eine restriktionsfreiere Nutzung im Bereich des langen Mittelstreckenverkehrs.

111

Das Vorhaben ist landesplanerisch vorgesehen und zugleich raumordnungsrechtlich abgesichert. Das gilt namentlich, soweit es von der Vorstellung getragen ist, die Dezentralisierung des Luftverkehrs zu fördern und eine Wettbewerbsstärkung für die Region Münsterland zu erreichen. Es entspricht in seiner konkreten Dimensionierung der Handlungsoption in der NRW- Luftverkehrskonzeption 2010 aus Dezember 2000 des damaligen Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (dort Ziffer 6.1.2.3). Ausgeglichen werden soll ein Nachteil Westfalens im internationalen Standortwettbewerb, der darin gesehen wird, dass die Start- und Landebahn des Flughafens nicht für Starts zu Interkontinentalflügen ausreicht. Die Handlungsoption entspricht der Zweckbestimmung von internationalen Flughäfen, wie sie § 28 Abs. 4 Buchstabe a) LEPro vorsieht. Danach sollen die im Lande vorhandenen internationalen Flughäfen vornehmlich dem innereuropäischen und interkontinentalen Verkehr dienen. Das Vorhaben hält sich zugleich innerhalb der Entwicklungsziele des Landesentwicklungsplanes und der

112

Vorgaben des Gebietsentwicklungsplanes des Regierungsbezirks Münster - Teilabschnitt Münsterland -, jetzt: Regionalplan. Die vom Beklagten herangezogene Zielsetzung des Regionalplans, den Flughafen bedarfs- und funktionsgerecht der technischen Entwicklung und der wachsenden Bedeutung des Flugverkehrs anzupassen, wurde im Rahmen der 4. Änderung des GEP (Bekanntmachung der Genehmigung GV NRW 2001, 80) aufgenommen.

113

Bedenken gegen die Wirksamkeit der Änderung des Regionalplanes, wie sie von einigen Privatkägern gegen das Ausbauvorhaben geltend gemacht werden, bestehen nicht. Jenseits der Frage der Relevanz des diesbezüglichen Vorbringens fehlt jeder Anhalt, dass die Formulierung des Ziels auf unzutreffender Tatsachengrundlage erfolgt wäre. Die Verwaltungsvorgänge lassen erkennen, dass die Haupteinwände der Flughafengegner gegen die Bedarfsanalyse für den Ausbau des Flughafens den Entscheidungsträgern hinlänglich bekannt waren. Für eine (bewusste) Täuschung gibt es erst recht keinerlei Anhaltspunkte. Eine angeführte inhaltliche Einschränkung dahin, dass eine funktions- und bedarfsgerechte Entwicklung nur für den Passagierverkehr eröffnet werden und eine Entwicklungsmöglichkeit im Frachtverkehr insgesamt oder in zeitlicher Hinsicht nur beschränkt erfolgen solle, ist den textlichen Aussagen des Regionalplans nicht zu entnehmen. Sie lässt sich auch nicht im Wege der Auslegung ermitteln. Es geht um Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens in seiner gesamten bisherigen Angebotsbreite, d. h. auch im Rahmen des Angebotes von Frachtflügen. Im Übrigen hat der Regionalrat inzwischen die Neudarstellung eines interkommunalen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichs für standortgebundene Anlagen für den Bereich südlich vom Flughafen beschlossen. Nach den (vorgesehenen) textlichen Erläuterungen sind Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe zulässig, die auf eine unmittelbare räumliche Nähe zum Flughafen für ihre Leistungs- bzw. Produktionserbringung angewiesen sind und die ohne den Standort am Flughafen nicht in der Region zu halten wären. Letzteres betrifft aber gerade auch Aspekte der Logistik des Vertriebs. Schließlich sah auch der Regionalplan schon vor seiner 4. Änderung eine nicht auf einen bestimmten Luftverkehr eingeschränkte Entwicklungsmöglichkeit vor. Unter der Randnummer 762 hieß es in den Erläuterungen zu Nr. 6.5 Luftverkehr bereits, dass auf Dauer eine Verlängerung der Start- und Landebahn erforderlich werden und wegen der örtlichen Gegebenheiten nur nach Westen erfolgen könne; dies dürfe nicht unmöglich gemacht oder erschwert werden.

114

Das Vorhaben stimmt auch mit den Zielen überein, die seitens der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Gemeinschaften im Hinblick auf den Luftverkehr verfolgt werden. Danach ist eine Dezentralisierung des Flugverkehrs und ein Ausbau der vorhandenen Infrastrukturen nicht zuletzt aus Gründen der Wettbewerbsstärkung gewünscht. Es geht dabei darum, bestmöglich der den Markt abschottenden Wirkung einer begrenzten Flughafeninfrastruktur entgegenzutreten, die den nachgelagerten Markt für Transportdienstleistungen im Luftverkehr beeinflusst.

115

Vgl. Europäische Gemeinschaften, Weissbuch - Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft, 2001, S. 40 ff; zur Förderung des Ausbaus der Infrastruktur: Begründungselement Nr. 17 der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft, Abl. L 2002, 85/40.

116

Ferner ist in diesem Zusammenhang die im Flughafenkonzept der Bundesregierung vom 30. August 2000 zum Ausdruck kommende Förderung der jeweiligen Wirtschaftsstandorte zu nennen. Danach sieht die Bundesregierung in der Weiterentwicklung des multizentralen Flugplatzsystems mit dem dahinter stehenden Wettbewerb deutscher Regionen die geeignete Möglichkeit, Luftverkehr bedarfsgerecht zu fördern und Kapazitäten auszunutzen. Dieser Ansatzpunkt ist ohne weiteres nachvollziehbar und greift auch vorliegend. Eine leistungsfähige Verkehrsanbindung stellt einen wesentlichen Standortfaktor dar, der geeignet ist, positive regionalwirtschaftliche Effekte auszulösen. Maßgeblich ist die jeweilige Attraktivität des Flughafens. Im Übrigen haben die Gutachter Dr. B. et al. überzeugend einen gewissen Förderbedarf der Region insbesondere für den Bereich der Dienstleistungen gesehen. Diesbezüglich weist die Wirtschaftsregion nach den Feststellungen der Gutachter Defizite im Vergleich zur allgemeinen Entwicklung im Bundesgebiet auf. Dass die eröffneten Möglichkeiten auch Arbeitsplatzeffekte erwarten lassen, liegt ebenso auf der Hand wie die Schwierigkeit von deren Quantifizierung. Auf eine bestimmte Größenordnung kommt es im vorliegenden Zusammenhang allerdings auch nicht an, so dass es einer hierauf bezogenen Beweisaufnahme nicht bedurfte.

117

Das Vorhaben korrespondiert schließlich auch mit der im Flughafennahbereich ebenfalls aus Gründen der Strukturförderung geplanten Anlegung eines Gewerbestandes, die auf die Ansiedlung sog. flughafenaffinen Gewerbes zielt. Dabei erschließt sich ohne weiteres, dass die Projekte wechselseitige Wirkungen entfalten; mit der Attraktivität des Flughafens und dessen möglicher Angebotsbreite steigt die Attraktivität des Gewerbestandes, mit zunehmender Annahme des Gewerbestandes stehen wiederum positive Nachfrageeffekte im Hinblick auf den Flughafen in Rede.

118

Die angeführten Aspekte haben bereits für sich ein erhebliches Gewicht. Der anderweitig angebrachte Einwand, dass es sich im wesentlichen um politisch gewollte Zielsetzungen handle, greift zu kurz. Politische Zielsetzungen und Grundentscheidungen sind aufgrund der demokratischen Legitimierung ihrer Entscheidungsträger die Konkretisierung von Vorstellungen über eine anzustrebende gesamtgesellschaftliche Entwicklung und umreißen damit das öffentliche Interesse und zwar mit um so größerem Gewicht, je weiter sie sich in entsprechenden Programmen und Plänen mit rechtstatsächlichen Auswirkungen auf die Raumplanung verdichtet haben.

119

Das Vorhaben ist auch insgesamt vernünftigerweise geboten; es handelt sich insbesondere nicht um eine greifbare Fehlplanung.

120

Dies gilt zunächst im Hinblick auf die Frage der Finanzierbarkeit. Zur Begründung kann hier zwar nicht auf eine gesetzliche Bedarfsfeststellung verwiesen werden, die eine nachfolgende Bereitstellung der Mittel im Haushalt erwarten lässt. Mit der Handlungsoption in der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010, den Zielvorgaben des Landesentwicklungsplanes und den entsprechenden Ausweisungen im Regionalplan sowie mit der neuerlichen Entschließung der Gesellschafter der Beigeladenen, Anfang 2007 den weiteren zeitlichen Rahmen für den Ausbau abzustecken, sind aber hinreichende Anknüpfungspunkte gegeben, die in vergleichbarer Weise die Annahme rechtfertigen, dass der planfestgestellte Flughafen ausbau nicht aus finanziellen Gründen scheitern wird. Der Umstand, dass mit der Kapitaldecke der Gesellschaft derzeit ein Ausbau auf 3600 m nicht abgesichert ist, sondern nur ein erster Bauabschnitt auf eine Länge von 3000 m, indiziert nichts Gegenteiliges. Vor allem in Ansehung der aufgezeigten politischen Zielsetzungen, die dem Ausbauvorhaben zugrunde liegen, der Einbindung der Hauptgesellschafter in kommunale Körperschaften bzw. ihrer Verbindungen zu solchen sowie der kurzfristig erfolgten Kapitalerhöhung von 60 Mio EUR zur Finanzierung des ersten Bauabschnitts, hat das Gericht keinen Anlass, daran zu zweifeln, dass auf der Grundlage des Willens, wie er schon im Planfeststellungsantrag zum Ausdruck gekommen und im Weiteren beibehalten worden ist, eine Finanzierung auch über das jetzt gesicherte Ausbauvolumen hinaus erfolgen kann. Ein aktueller Beleg, dass das Geld zur Verfügung steht, ist zur Bejahung einer hinreichenden Realisierungschance nicht zu fordern.

Dem Vorhaben liegt auch ein insgesamt tragfähiges Konzept der zukünftigen Nutzung des Flughafens zugrunde. Nach den im Planfeststellungsverfahren vorgelegten sachverständigen Betrachtungen, insbesondere durch die auch in der mündlichen Verhandlung anwesend gewesenen Dr. B. und Prof. Dr. X., steht zur Überzeugung des Gerichts fest, dass für den Flughafen eine realistische Entwicklungschance als internationaler Flughafen auch bis hin zur Nutzung der vollen Länge der projektierten Bahn von 3600 m besteht. Einen Bedarf für eine weitergehende sachverständige Begutachtung sieht der Senat mangels Feststellbarkeit von Unzulänglichkeiten der vorliegenden prognostischen Einschätzungen nicht. Die hierauf gerichteten Beweisanträge waren abzulehnen.

Das Ausgangsgutachten zur verkehrswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Begründung des Ausbavorhabens aus September 1996 und seine Ergänzung aus Dezember 2001 zeichnen nachvollziehbar eine Entwicklungsmöglichkeit in Bezug auf den Interkontinentalverkehr als Punkt-zu-Punkt-Verbindung auf. Weder das klägerische Vorbringen noch die eingereichten Stellungnahmen von N. -Q1. lassen ergebnisrelevante methodisch-fachliche Fehler bei der Prognoseerstellung erkennen. Das betrifft namentlich die gebildeten Einzugsbereiche einer möglichen Nachfrage. Das gewählte Kriterium - Pkw-Zeit-Entfernung - stellt, wie Dr. B. et al. in ihrem Ausgangsgutachten diskutieren, ein Kriterium unter anderen fachlich ebenfalls vertretbaren Kriterien dar. Nachvollziehbar führen sie aus, dass das auf Fahrgastbefragungen beruhende deskriptive Element, wie es ausgehend von einer Fahrgastbefragung 1998 etwa Prof. Dr. X. zur Analyse der Entwicklungschancen des Flughafens im langen Mittelstreckenbereich gewählt hat, zwar als Kontrollinstrument für ökonomisch ausgerichtete Verfahren geeignet sei. Als Grundlage für eine die Markt- und Gesellschaftsdynamik integrierende - also zukunftsorientierte - Entscheidung könne der Ansatz demgegenüber nicht fungieren. Um eine solche Entscheidung gehe es aber bei der Frage, ob ein Angebot für den direkten Interkontinentalverkehr eine realistische Markterwartung habe. Weitergehend hat Dr. B. in der mündlichen Verhandlung erläutert, welche Unzuverlässigkeiten sich bei der Auswertung von Fahrgastbefragungen in Bezug auf den Interkontinentalverkehr dadurch ergäben, dass die Endziele nicht ausreichend sicher erfasst seien. Ferner geht das Gutachten auch nicht etwa von einem bloßen Radiuseinzugsbereich aus. Eingestellt worden ist vielmehr zugleich eine Zeitkomponente. Auch der erhobene Einwand, dass es in den Grenzübereichen eine abgeschwächte Bindungsintensität gebe, trifft den Kern nicht; bei Gleichwertigkeit konkurrierender Flughäfen heben sich Zuordnungsfehler auf. Zur Bestimmung des Umfangs, in dem sich das vorhandene Nachfragepotential voraussichtlich abschöpfen lassen wird, sind das Nachfrageverhalten und die hierfür als maßgeblich erachteten Parameter im Einzelnen diskutiert. Die ländliche Struktur des unmittelbaren Umfeldes des Flughafens lässt danach auf keine ergebnisrelevanten, von den gutachterlich zugrunde gelegten Prämissen abweichenden Besonderheiten im Nachfrageverhalten der im Einzugsbereich des Flughafens wohnenden Bevölkerung schließen, vor allem weil das Reiseverhalten als Prognosegegenstand - worauf im Grunde auch N. -Q1. hinweist - vielfältigen Beziehungen unterliegt. Es kann, wie Prof. Dr. X. und K. in ihrem Gutachten aus September 2003 hervorheben, bisher auch nur unzulänglich beschrieben werden. Verhaltensänderungen mit der Zeit sind noch weitgehend unerforscht.

Die weiteren Ableitungen der gutachterlichen Stellungnahmen, insbesondere auch zu den Randbedingungen und Voraussetzungen, unter denen im Charters touristikverkehr interkontinentale Direktverbindungen zu erwarten stehen, sind ebenfalls plausibel. Erwartet wird mit Blick auf die Hub-Strategie der großen inländischen Luftverkehrsunternehmen, dass zunächst eher wenig etablierte und/oder ausländische Luffahrtunternehmen mit Zielen im Charters touristikverkehr akquiriert werden können. Soweit das Ausgangsgutachten wegen der fehlerhaften Annahme einer begrenzten Kapazität für den Flughafen Düsseldorf und bestehender Restriktionen für Frankfurt und München Ungereimtheiten aufwies, sind diese durch die Ergänzung aus Dezember 2001 ausgeräumt, die sich zugleich mit den möglichen Auswirkungen der Ereignisse am 11. September 2001 befasst. Dem ist auch klägerseits nichts Erhebliches entgegengesetzt worden. Zur angeführten publizierten Äußerung von Prof. Dr. X., dass die von Dr. B. et al. begründeten Geschäftserwartungen im Interkontinentalverkehr unrealistisch seien, hat dieser in der mündlichen Verhandlung klargestellt, dass seine Erklärung auf einer unterschiedlichen Einschätzung der Frage beruhte, inwieweit sich die an einigen Großflughäfen mit sog. Hub-Funktion erfolgte Konzentration der großen Luffahrtunternehmen aufbrechen lasse. Für eine Nachfrageänderung dieser Luffahrtunternehmen sehe er im Linien- und Geschäftsverkehr kaum Möglichkeiten. Im Charterbereich könne sich demgegenüber angesichts des bestehenden Nachfragepotentials anderes ergeben; dazu könne er aber ohne eigene Analyse nichts Verlässliches sagen.

Die Kritik von N. -Q1. an dem von Dr. B. et al. zur Begründung einer realistischen Verkehrserwartung aufgestellten Zahlenwerk greift nicht durch. Relevante Widersprüchlichkeiten, die einen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten unrealistischen Planungsansatz belegen würden, werden nicht aufgezeigt. Im Grunde werden nur eigene Ableitungen erstellt, wobei - ohne die Plausibilität und fachlich-methodische Vertretbarkeit des Ansatzes von Dr. B. durchgreifend in Frage zu stellen - ein anderer Ansatz gewählt und ohne zwingende Begründung mit der IATA-Prognose für 2010 sowie kaum plausibel gemachten Annahmen zur Auslastung sowie zur Bedeutung des Einzugsbereichs des Flughafens Hannover gearbeitet wird.

Eine Realisierungschance für die Geschäftserwartung wird auch nicht dadurch in Frage gestellt, dass sich die Marktstrategie großer inländischer Luffahrtunternehmen trotz entsprechender Angebote auf anderen Flughäfen, die bereits eine Bahnlänge von 3600 m und mehr haben, in Bezug auf die Abschöpfung des Nachfragepotentials in der Fläche nicht verändert hat. Hierzu hat Dr. B. in der mündlichen Verhandlung überzeugend erläutert, dass im Charterbereich durchaus eine Entwicklung auch abseits der Großflughäfen wahrzunehmen sei, und letztlich erst mit dem Ausbau die verstärkte Akquise und der prognostizierte Vorlauf von sechs Jahren beginnen könnten. Einleuchtend ist schließlich auch der Hinweis, dass sich in der Vergangenheit sog. Low-Cost-Carrier abseits der großen Flughäfen gegen bestehende Marktstrategien haben durchsetzen können.

Dabei bieten die insbesondere von Prof. Dr. X. und K. in ihrem Gutachten aus September 2003 nachvollziehbar belegten soliden und günstigen Entwicklungschancen im Mittelstreckenbereich eine gute Basis, die für den Interkontinentalverkehr prognostizierte Anlaufphase zu gestalten. Die Gutachter gelangen zu dem Ergebnis, dass der Schwellenwert der Nachfrage, ab dem direkte Flüge realisierbar sind, im Bereich des Geschäftsverkehrs zu den Linienzielen der weiten Mittelstrecke zwar nicht erreicht werde, dass hingegen die Untersuchungsergebnisse für den touristischen Verkehr bis zum Jahre 2015 ein Wachstum der Nachfrage in diesem Segment zeigten. Dass der Touristikverkehr im Bereich der langen Mittelstrecke wächst, wird auch klägerseits letztlich nicht durchgreifend in Frage gestellt. Bezweifelt wird im Grunde nur, ob der Flughafen in der prognostizierten Weise daran teilhaben wird. Die als Beleg angeführte mehrjährige Stagnation der Passagierzahlen liegt indes bei Berücksichtigung der gegebenen Erläuterungen anhand konkreter, die Inanspruchnahme des Flughafens der Beigeladenen beeinflussender Umstände noch im Bereich der Bandbreite gegebener Prognoseunsicherheiten, ohne die Fehlerhaftigkeit der Prognose zu belegen. Als bedeutsame Faktoren sind nachvollziehbar insbesondere dargetan ein allgemeiner Rückgang des Flugverkehrs nach den Attentaten vom September 2001, von dem sich die kleineren Flughäfen langsamer erholen als die Großflughäfen, und der Aufschwung des Flughafens Dortmund nach der Inbetriebnahme der 2000 m-Bahn. Vor diesem Hintergrund leuchtet auch die zeitliche Verschiebung des zunächst für 2010 prognostizierten Verkehrs auf das Jahr 2015 hinreichend ein. Die Prognose von Prof. Dr. X. und K. weist auch im Übrigen keine relevanten Defizite auf. Insbesondere ist zutreffend zugrunde gelegt, dass für Düsseldorf die Zweibahnkapazität erhöht werden kann und Dortmund ebenfalls nicht alsbald an seine Kapazitätsgrenzen stößt, und ist in den Blick genommen, dass sich nach Fertigstellung der Bahntrasse zum Flughafen Köln/Bonn eine Bahnreise dorthin lohnen könnte. Die Einschätzung von N. -Q1., dass Linienflüge im weiten Mittelstreckenverkehr auch 2015 nicht realisiert würden, liegt demgegenüber schon deshalb neben der Sache, weil es in Bezug auf diese Entfernungen in erster Linie um Touristikflugverkehr geht, der durchaus auch heute schon mit Zielen der langen Mittelstrecke am Flughafen der Beigeladenen bedient wird.

Die verbleibenden Prognoseunsicherheiten zum Verkehrsgeschehen am Flughafen im Bereich des Interkontinentalverkehrs bleiben im Rahmen dessen, was im Grunde jeder langfristigen Verkehrsprognose mehr oder weniger immanent ist. Eine solche Prognose ist selbst bei Ausschöpfung aller Erkenntnisse nach wie vor nur unvollkommen möglich. Das betrifft vorliegend insbesondere die Prämissen, von denen die Akzeptanz des beabsichtigten Angebots für den Interkontinentalverkehr abhängt. Das sind hier neben den verschiedenen Präferenzen der nachfragenden potentiellen Fluggäste komplexe Kosten- und Nutzenentscheidungen der anbietenden Luftfahrtunternehmer. Die Unsicherheiten mögen deshalb hier - wie der Klägerseite zuzugeben ist - weiter reichen als in anderen Fällen. Gleichwohl mindern sie im Rahmen der Abwägung das Gewicht der dargestellten Gründe für das Vorhaben, insbesondere der möglichen Effekte in Bezug auf eine Dezentralisierung des Luftverkehrs und eine Wettbewerbsstärkung, in Bezug auf die vorliegend zu überwindenden entgegenstehenden FFH-Belange angesichts der im weiteren noch auszuführenden geringen Eingriffsintensität nicht entscheidend.

Zusammenfassend ist nach alldem festzuhalten: Die gutachterlich aufgezeigten Möglichkeiten im Interkontinentalverkehr und die Erwartungen im langen Mittelstreckenverkehr erhalten ihre Bedeutung nicht wegen jeweils gewünschter spezifischer Funktionen, sondern vor dem Hintergrund, dass das Ausbauvorhaben auf eine Gesamtgestaltung des Flughafens zielt, die anderen internationalen Verkehrsflughäfen vergleichbar und voll funktionstüchtig für jedes Fluggerät ist. Die erwarteten Entwicklungen im Mittelstreckenbereich und das Gesamtausbauvorhaben bedingen sich dabei zwar auch nach der Vorstellung der Beigeladenen nur eingeschränkt. Einerseits bieten die erwarteten Entwicklungen die notwendige Basis, die 128
Aufbauphase für den prognostizierten direkten Interkontinentalverkehr zu gestalten; andererseits führt der Ausbau im Bereich der langen Mittelstrecke durchaus zu einer Steigerung der Attraktivität, wenngleich sich dies nicht in Bewegungszahlen quantifizieren lässt. Aber auch wenn der Flughafen schon heute die Funktion eines Mittelstreckenflughafens erfüllt, machen die konträren Aussagen der insofern in der mündlichen Verhandlung zu Wort gekommenen, von Kläger- und Beigeladenenseite gestellten Sachverständigen jedenfalls deutlich, dass der Verkehr mit dem in Betracht zu ziehenden Fluggerät nicht ohne Betrachtung und genauere Kalkulation der jeweils konkreten Flugbedingungen auch und gerade im Hinblick auf die Bahnlänge abgewickelt werden kann.

Deshalb ist auch der Frage nicht weiter nachzugehen, ob und welcher Verkehr unterhalb des Interkontinentalverkehrs auf dem Flughafen 129
abgewickelt werden könnte, ohne dass der kritische Bereich des Eltingmühlenbachs berührt werden müsste. Das gilt unabhängig davon, ob in Bezug auf die aufgeführten Einschränkungen von echten Restriktionen gesprochen werden kann sowie ob und unter welchen weiteren Randbedingungen sich bei einer entsprechend geringeren Bahnlänge unter Berücksichtigung gesetzlicher oder sonstiger normativer Maßstäbe Interkontinentalverkehr noch wirtschaftlich abwickeln ließe. Klägerseits sind insoweit Längen von 2400 m und 2800 m angegeben. Denn die vom klägerischen Sachverständigen vorgestellte Minimalbetrachtung entspricht von vornherein nicht dem Vorstellungsbild des Planfeststellungsbeschlusses von einem - keinen weitergehenden Restriktionen unterliegenden - internationalen Flughafen.

Die zugelassene Bahnlänge von 3600 m liegt jedenfalls innerhalb der Spannweite der Bahnängen, die in der Bundesrepublik Deutschland bei 130
anderen internationalen Flughäfen vorhanden oder genehmigt sind, die eine vergleichbare Funktion im Verkehrsgeschehen erfüllen, wie sie nunmehr dem Flughafen der Beigeladenen zukommen soll. Zu nennen sind insbesondere Köln/Bonn (3800 m), Düsseldorf (3000 m), Hamburg (3600 m), Stuttgart (3.345 m), Leipzig (3600 m). Den im Zusammenhang mit Fragen der Bahnlänge gestellten Beweisanträgen war danach nicht nachzugehen.

1.2. Bei der gegebenen Sachlage tritt die Bedeutung der betroffenen Erhaltungsziele im FFH-Gebiet zurück und zwar unbeschadet der für den 131
Interkontinentalbereich verbleibenden Planungsunsicherheiten. Das Gewicht der Gründe, die sich für das Vorhaben, insbesondere im Hinblick auf den Wunsch nach Dezentralisierung des Luftverkehrs und der Wettbewerbsstärkung nicht zuletzt der Region anbringen lassen, überwiegt angesichts des geringen Umfangs der verbleibenden Betroffenheiten die Integritätsinteressen, deren Schutz § 48d Abs. 5 LG NRW zu dienen bestimmt ist.

Ein minderes Gewicht der öffentlichen Interessen ist insbesondere nicht wegen der etwa von dem Sachverständigen G1. da D. aufgezeigten Gestaltungsmöglichkeiten eines kürzeren Ausbaus, festzustellen. Denn dazu wären erhebliche Abstriche von den Planungszielen, die im Grundsatz 132
einen Eingriff zu rechtfertigen vermögen, erforderlich, die nur in Betracht zu ziehen wären, wenn die Eingriffsintensität besonders hoch wäre. Entsprechendes gilt für die klägerseits skizzierte Lösung einer Verlegung des Eltingmühlenbachs, die in jedem Fall mit einer nachhaltig verkürzten Bahnlänge verbunden wäre. Eine solche zugespitzte Situation sieht der Senat noch nicht als gegeben an. Deshalb besteht auch kein Anlass, die Frage, ob und bis zu welcher maximalen Grenze eine Verlegung des Baches unter ökologischen Gesichtspunkten in Betracht kommt, sachverständig klären zu lassen. Im Übrigen wäre bei der vorgestellten Lösung, wenn es denn auf sie ankäme, weiter abzuklären, ob die Verlegung trotz der damit verbundenen Eingriffe in die Natur und der Veränderungen des FFH-Gebietes unter ökologischen Gesichtspunkten einerseits und aus Gründen der Verhältnismäßigkeit andererseits tatsächlich gegenüber der gewählten Tunnellösung vorzuziehen wäre.

Die verbleibenden Betroffenheiten der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes sind als eher gering einzustufen. Der unmittelbare Eingriffsbereich ist 133
bereits durch frühere Baumaßnahmen überformt. Neben dem Ausbau der Kreisstraße finden sich im Bildmaterial des Landschaftspflegerischen Begleitplans Hinweise auf eine ehemalige Nutzung des Bereichs nordwestlich der Kreisstraße als Deponie. Die Ufervegetation ist infolge länger zurückliegender Eingriffe bereits nachhaltig unterbrochen. Der Bach weist in dem fraglichen Bereich keinen nennenswerten natürlichen Verlauf mehr auf. Der Bereich der Übertunnelung stellt sich damit insgesamt unter landschafts- und naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten als nur gemindert schutzwürdig dar. Die Übertunnelung mit den Lichtschächten bietet zudem zumindest eine Chance, charakteristische Element des Fließgewässers in spürbarem Umfang aufrecht zu erhalten und in Verbindung mit den Kompensationsmaßnahmen zur Verbesserung des Gewässerqualität und der Gewässerdurchgängigkeit einen vertretbaren Zustand des FFH-Gebietes in seiner Gesamtheit zu belassen. So führen die FFH-Gutachter im Hinblick auf die Gefährdung des Bachneunauges in ihrer Stellungnahme vom 11. April 2003 nachvollziehbar aus, dass die Kohärenzmaßnahmen einen funktionalen Ausgleich des Eingriffs schaffen, der einen Gesamtausfall der Population unwahrscheinlich macht. Zudem ist mit der Anordnung, über 10 Jahre ein Monitoring-Programm unter Beachtung der FFH-relevanten Arten durchzuführen, eine Überwachung der Wirksamkeit der Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen gewährleistet und erlaubt der Auflagenvorbehalt V.3.2, gegebenenfalls zeitnah zusätzliche Maßnahmen anzuordnen. Schließlich werden mit den Ausgleichsmaßnahmen zur Entwicklung von Auenwald zugleich nicht betroffene Erhaltungsziele gefördert.

2. Zumutbare Alternativen i.S.d. § 48d Abs. 5 Nr. 2 LG NRW, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren 134
Beeinträchtigungen zu erreichen, sind nicht gegeben. Die Vorschrift zielt in ihrem Wortlaut in erster Linie auf eine Standortalternativenprüfung. Mit Blick auf das Schutzziel des Art. 6 FFH-RL ist die Prüfung allerdings in Fällen, in denen es um die flächenmäßige Ausdehnung einer vorhandenen Anlage geht, letztlich weiter zu sehen und sind auch andere Alternativen in die Betrachtung einzustellen. Dabei sind mit Blick auf den Ausnahmecharakter des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL gewisse Abstriche am Grad der Zielvollkommenheit als typische Folgen des Gebots, Alternativen zu nutzen, hinnehmbar. Gestaltungen, die nur geänderten Zielsetzungen genügen, scheiden demgegenüber aus.

Damit entfallen schon im Ansatz vorliegend diejenigen Ausbaukonzepte, die bloß auf die Verbesserung der Bedingungen für den Mittelstreckenverkehr zielen. Das gilt etwa für den Vorschlag, es beim Auftrag eines neuen Belages zu belassen. Gleiches gilt für die in der mündlichen Verhandlung im einzelnen erörterten Ausbauvarianten, die jeweils eine nachhaltige Verkürzung der Bahn implizieren. Schließlich gilt das auch für die als möglich vorgestellte Verlegung des Eltingmühlenbaches. Die damit verbundenen Abstriche von den Planungsvorstellungen laufen auf ein anderes Konzept und Ziel hinaus. Im Übrigen ließen sie sich selbst bei unterstellter Vorhabenidentität angesichts der aufgezeigten geringen Eingriffintensität nicht rechtfertigen.

137

Entsprechendes gilt auch für die auch von den FFH-Gutachtern durchaus mit ins Auge gefasste sog. Nulllösung. Der Verweis, dass sich die Nachfrage potentieller Fluggäste nach Interkontinentalverbindungen und Verbindungen der langen Mittelstrecke auf anderen Flughäfen abwickeln lasse, geht indes schon im Ansatz fehl. Schließlich erhält das Vorhaben sein besonderes Gewicht gerade mit Blick auf die damit verbundene Erwartung einer weiteren Dezentralisierung des Luftverkehrs und einer Wettbewerbsstärkung sowie eines Gleichziehens des westfälischen Landesteils mit dem rheinischen im Hinblick auf die Luftverkehrsinfrastruktur. Es geht gerade darum, dass das Nachfragepotential für Leistungen des Luftverkehrs vor Ort abgeschöpft wird.

138

Die Verlagerung des Baches bei einer Bahnverlängerung von 3600 m ist schon wegen der zu erwartenden verringerten Fließgeschwindigkeit keine ernstlich zu verfolgende Alternative. Entsprechendes gilt für einen Teilabschlag des Eltingmühlenbaches in die Ems. Ein bloßer Brückenbau wird auch vom Kläger nicht als ernsthaft mögliche Variante angenommen; es ergäben sich erhebliche Sicherheitsbedenken.

139

Die Entscheidung, den Eltingmühlenbach auf einer Länge von 390 m zu überbauen, unterliegt ebenfalls keinen Bedenken. Die auf Bl. 114 des Planfeststellungsbeschlusses angeführten Sicherheitserwägungen, auf die hier Bezug genommen wird, sind unmittelbar nachvollziehbar und überzeugend. Es leuchtet ein, dass etwa im Fall des Abdriftens von der Bahn Vertiefungen das Schadensrisiko erhöhen. Das Ergebnis des vorgelegten Sicherheitsgutachtens aus September 1997 steht dem nicht entgegen. Es beschränkt sich auf die Feststellung, dass sich bei einer Reduzierung der Breite eines eingeebneten Sicherheitsstreifens auf den Bereich bis 105 m beiderseits der Bahnachse, wie es nach J. ausreicht, das Unfallrisiko nicht signifikant erhöht. Vorliegend geht es indes um die Entscheidung, ob das verbleibende Risiko um den Preis des Verzichts darauf, dass auch im weiteren Bereich bis 150 m keine wesentlichen Vertiefungen auftreten, hingenommen werden muss. Dafür, dass die J. im Hinblick auf die Frage nach Vertiefungen im Bereich über 105 m hinaus eine andere und abschließende Ansicht vertreten würde, als sie dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegt, ist nichts ersichtlich. Wie das Sicherheitsgutachten hervorhebt, hat die J. bisher keine expliziten Richtlinien für Brückenkonstruktionen bei Start- und Landebahnen erarbeitet.

3. Mit den angeordneten Kompensationsmaßnahmen ist den Anforderungen des § 48d Abs. 7 LG NRW genügt. Danach müssen Ausgleichsmaßnahmen sicherstellen, dass der Beitrag des Gebietes zur Erhaltung eines günstigen Zustandes eines oder mehrerer natürlicher Lebensräume innerhalb der betroffenen biogeografischen Region gewahrt bleibt. Der Kohärenzausgleich soll den Verlust bzw. die Minderfunktion eines bestimmten FFH-Gebietes ausgleichen. Dem wird hier hinreichend Rechnung getragen. Insbesondere ist die Kohärenz nicht so kleinräumig zu verstehen, dass der Zerschneidungseffekt hinsichtlich der Ufer- und Bachvegetation im überbauten Bereich Gewicht erlangt. Die Einschätzung der FFH-Gutachter, dass eine ausreichende Kohärenz gewährleistet wird, ist überzeugend und wird auch von dem Kläger letztlich nicht durchgreifend in Frage gestellt. Für ein Verbleiben von in sich funktionslosen Teilen spricht nichts. Zusätzlich wird durch die Auflage V.3.1 sichergestellt, dass der Eingriff erst zu einem Zeitpunkt erfolgt, in dem die für das FFH-Gebiet notwendigen Maßnahmen bereits abgeschlossen sind. Ein noch weitergehendes Abwarten vor Baubeginn, etwa der weiteren Entwicklung der zur Verbesserung der Gewässerqualität geforderten Uferbepflanzungen, ist nicht zu fordern. Denn die Wirkungen jener Maßnahmen stehen letztlich nicht in Zweifel. Zudem ist mit der Installierung eines Monitoring-Programms im Tunnelbereich und dem Vorbehalt weiterer Maßnahmen (V.3.2) dem bei jeder fachlichen Prognose verbleibenden Risiko, dass sich die Einschätzung über das Greifen der geforderten Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen nachträglich als unzutreffend erweist, hinreichend begegnet.

141

4. Soweit vorstehend unter I.4. hilfsweise in Bezug auf das im Ausbaubereich der Start- und Landebahn befindliche Wäldchen das Vorhandensein von Quartierstandorten von Fledermäusen unterstellt worden ist, liegen die Voraussetzungen für ein Überwinden des dann einschlägigen Verbotes aus § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ebenfalls vor. Insbesondere sprechen auch unter Berücksichtigung der unterstellten Betroffenheit von Fledermausquartieren für das Vorhaben zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses i.S.d. Art. 16 Abs. 1 Buchstabe c) FFH-RL und damit zugleich im Übrigen auch überwiegende Gründe des Gemeinwohls, die nach § 62 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG für eine Befreiung gefordert werden. Denn die aufgezeigten öffentlichen Belange, die für das Vorhaben sprechen, lassen in ihrer Gewichtung zugleich den Schutz - hier allenfalls betroffener - einzelner Exemplare, dem das Verbot dient, ausnahmsweise zurücktreten.

III. Schließlich sind auch keine relevanten Fehler bei der Abwägung der natur- und landschaftsrechtlichen Belange im Übrigen auf der Grundlage der allgemeinen Eingriffsregelung des Landschaftsgesetzes festzustellen.

143

Defizite bei der Ermittlung der einzustellenden naturschutzrechtlichen Belange liegen nicht vor. Die obigen Gründe erschließen, dass der Beklagte bei dem gegebenen Erkenntnisstand insbesondere nicht gehalten war, weitergehende Ermittlung über Fledermäuse anzustellen. Entsprechendes gilt für andere Arten. Der Kläger hatte in diesem Zusammenhang ursprünglich insbesondere die Libellen und den Steinbeißer angeführt. Indes boten auch insoweit die vorliegenden Erhebungen, insbesondere die Feststellungen im FFH-Gutachten eine

hinreichende Grundlage für die nach § 4 Abs. 4 und 5, § 5 LG NRW a.F. (§ 4a LG NRW n.F.) erforderliche Abwägungsentscheidung.

145

Es ist schließlich auch nichts dafür ersichtlich, dass der Beklagte die mit einer Entwässerung der befestigten Flächen aufgeworfene Problematik einer Einleitung von kontaminiertem Wasser einer weitergehenden Gefahrenabschätzung hätte unterziehen müssen. Die Einleitung in den Eltingmühlenbach erfolgt über eine Drosseleinrichtung mit nachgeschaltetem Benzinabscheider als Sicherheitselement bei eventuellen Unfällen. Es sind Schieber vorgesehen, die bei Unfällen den Übertritt von Leichtflüssigkeiten und Löschwasser in den Vorfluter verhindern und von der Flughafenfeuerwehr im Einsatzleitstand zentral bedient werden können. Beim Einsatz von Enteisungsmitteln auf der Start- und Landebahn sind ebenfalls technische Vorkehrungen vorgesehen, die gewährleisten, dass eine Entwässerung über die kommunale Kläranlage Greven erfolgt, soweit bestimmte Grenzwerte überschritten werden. Im Übrigen erfolgt mit dem Planfeststellungsbeschluss keine Entscheidung hinsichtlich der

erforderlichen wasserrechtlichen Befugnisse; hierüber ist in getrennten Verfahren zu entscheiden. Bis zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses waren in jenen Verfahren zudem bereits entsprechende Gefahrenabschätzungen für den Eltingmühlenbach durchgeführt worden. Insbesondere war im September 2001 eine FFH-Untersuchung vorgelegt worden zu möglichen Auswirkungen von Oberflächeneinleitungen vom Flughafen auf den Eltingmühlenbach, Ladberger Mühlenbach und die Ems. Anlass für Weitergehendes bestand danach nicht.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1, § 162 Abs. 3 VwGO, die Entscheidung über die Vollstreckbarkeit auf § 167 VwGO, § 708 Nr. 10, § 711 ZPO. 146

Gründe gemäß § 132 Abs. 2 VwGO, die Revision zuzulassen, sind nicht gegeben. 147

148
