

Vorlage der Stadt Speyer



Vorlagen-Nr.: 0494/2008

Abteilung: Stadtplanung
Umwelt und Forsten

Bearbeiter/in: Kerstin Trojan
Maria-Theresia Kruska

Haushaltswirksamkeit: nein ja, bei Hhst.

Beratungsfolge	Termin	Behandlung	Beratungsstatus
Stadtrat	10.04.2008	öffentlich	endgültige Beschlussfassung

**Betreff: Verkehrslandeplatz Speyer; Planfeststellungsbeschluss des Landesbetriebs
Mobilität Rheinland-Pfalz**

Beschlussempfehlung:

Der Stadtrat nimmt den Planfeststellungsbeschluss zur Kenntnis.

Begründung:

Planfeststellungsverfahren

Am 28.09.2005 hatte sich der Bau- und Planungsausschuss gemeinsam mit dem Umweltausschuss und am 06.10.2005 der Stadtrat mit dem Planfeststellungsantrag der Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH zum Verkehrslandeplatz Speyer befasst. Es wurde beschlossen, dass der beantragten Verlängerung der Start- und Landebahn mit dazugehörigem Rollweg, sonstigen Flugbetriebsflächen und Anlagen der technischen Ausrüstung, Hochbauflächen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie der Umlegung der Kreisstraße K3 und der Joachim-Becher-Straße zugestimmt wird, sofern die in der Vorlage (Nr. 0176/2005) angeführten Forderungen und Hinweise der Stadt Speyer berücksichtigt werden.

Zentrale Forderungen waren dabei:

- Eine Zunahme des Nachtflugbetriebs muss vermieden werden. Nachtflüge sind auf das absolut notwendige Maß zu beschränken. Das Aufkommen ist über Nachtzuschläge zu steuern.
- Die Eingriffe in den Gehölzbestand des Auwaldes müssen auch in den Folgejahren nur nach differenzierter Einzelfallprüfung auf das unabdingbare Maß beschränkt werden. Es soll ein differenziertes Monitoring-Programm festgeschrieben werden.
- Ein gesonderter Mietvertrag bezüglich der für die Flugplatzerweiterung benötigten Flächen, der sich an dem Preis des derzeit zwischen der FSL GmbH und der FSG GmbH bestehenden Mietvertrages orientiert, wird ausgefertigt.
- Die FSL GmbH wird verpflichtet, bei den Landegebühren darauf hinzuwirken, dass nicht lärmgeminderte Maschinen deutlich höhere Gebühren zu zahlen haben.

- Die Erstellung eines Sicherheitsgutachtens wird insbesondere im Hinblick auf die im Industriegebiet Speyer-Süd liegenden Unternehmen sowie auf das Kernkraftwerk Philippsburg gefordert.

Weitere Forderungen und Hinweise wurden in der o. g. Beschlussvorlage genannt.

Nachdem das Flugsicherheits- und Vogelschlaggutachten fertig gestellt war, befasste sich der Umweltausschuss am 25.10.2007 und der Stadtrat am 20.12.2007 mit den Gutachten und der Stellungnahme der Stadt Speyer. Hier wurden Fragen zu den Gutachten aufgeworfen und verschiedene Einwände formuliert (vgl. Vorlage 0394/2007).

Planfeststellungsbeschluss

Mit Planfeststellungsbeschluss des Landesbetriebes Rheinland-Pfalz vom 31.01.2008 (Aktenzeichen V III – 1110) ist der Plan für die Verlängerung der Start- und Landebahn förmlich festgestellt worden. Der Beschluss einschließlich aller ausgefertigten Pläne lagen u. a. in der Stadtverwaltung Speyer bis zum 17. März 2008 öffentlich aus. Damit gilt der Beschluss als zugestellt.

Mit eingeschlossen in die Planfeststellung sind im Wesentlichen:

- Verlängerung der Start- und Landebahn auf insgesamt 1.677 m
- Ausbau des Rollwegesystems
- Erweiterung der Vorfelder
- Ausweisung von Hochbauflächen
- Verlegung der K 3 und der städtischen Joachim-Becher-Straße
- die Durchführung landschaftspflegerischer Maßnahmen

In dem Planfeststellungsbeschluss wurden in Teil A. Auflagen insbesondere zur Sicherstellung von Belangen des Naturschutzes, der Wasserwirtschaft, des Lärmschutzes, der berechtigten Forderungen der Träger öffentlicher Belange, der Gemeinden und der Naturschutzverbände sowie sonstiger Einwanderführer erteilt.

Prüfung + Beurteilung des Planfeststellungsbeschlusses durch die Verwaltung

Die Fachbereiche Bauwesen und Sicherheit, Ordnung, Umwelt, Bürgerdienste, die Wirtschaftsförderung sowie die Stadtwerke Speyer haben den Planfeststellungsbeschluss geprüft. In einer Synopse wird gegenüber gestellt, wie die Planfeststellungsbehörde auf die Forderungen der Stadt Speyer zum Planfeststellungsantrag im Rahmen des Beschlusses bzw. der Abwägung reagiert hat. Dabei wird unterschieden zwischen dem Verfügenden Teil (Teil A.) und den Entscheidungsgründen (Teil C.). Ebenso wird kenntlich gemacht, ob die Forderungen der Stadt Speyer vorwiegend berücksichtigt wurden oder nicht.

Zusammenfassung der Prüfung

Insgesamt wurden viele Forderungen und Anregungen der Stadt Speyer durch die Planfeststellungsbehörde aufgegriffen.

So wurden die Nachtflugbewegungen durch die zeitliche Kontingentierung und durch spezifische betriebliche Regelungen im Vergleich zur heute bestehenden uneingeschränkten Nachtfluggenehmigung und zum Planfeststellungsantrag begrenzt.

Ebenso wurde ein Monitoring-Programm für landespflegerische Ausgleichs-/ Ersatzmaßnahmen oder auch eine ökologische Bauleitung unter Einbindung zoologisch qualifizierter Artenschutzexperten u. a. auf Forderung der Stadt Speyer festgeschrieben.

Auch wurde den Forderungen hinsichtlich der Versorgungsinfrastruktur und Entwässerungs-

planung im Wesentlichen Rechnung getragen.

Als positiv ist auch die Verfügung von Auflagenvorbehalten hinsichtlich

- des Nachtflugbetriebes,
- der Umsetzung der ökologischen Kompensationsmaßnahmen und
- hinsichtlich der Vogelschlaggefahr

anzusehen. Damit einher geht die Verpflichtung der Antragsstellerin zur regelmäßigen Berichterstattung und die Handhabe der Planfeststellungsbehörde nachträglich Begutachtungen, Auflagen oder Maßnahmen z.B. zur Landespflege oder zum aktiven oder passiven Schallschutz zu fordern. Somit besteht die Möglichkeit zum einen die Umsetzung des Vorhabens zu kontrollieren und zum anderen aber auch nach dem Planfeststellungsbeschluss noch regulierend einzugreifen und im Falle von Abweichungen von prognostizierten Entwicklungen eine Nachsteuerung vorzunehmen.

Zum Thema Flugsicherheit / Vogelschlag ist anzumerken: Die Bedenken der Verwaltung hinsichtlich der Methode der Begutachtung konnten nicht vollständig ausgeräumt werden; es wurden nicht alle aufgeworfenen Fragen beantwortet. Die Planfeststellungsbehörde stellt allerdings fest, dass die Methode und die Gutachter allgemein anerkannt sind. Selbst das BVerwG sah keine Veranlassung an der Eignung der Gutachter zu zweifeln. Mit diesen Argumenten werden alle Einwände pauschal zurückgewiesen. Es bleibt bei dem Ergebnis des Gutachtens, dass für Speyer vergleichsweise niedrige Risikowerte und kein unzumutbares Sicherheitsrisiko besteht.

Weiterhin ist noch auf verschiedene den Flugplatzausbau begleitende Fachplanungen hinzuweisen, bei denen die Forderungen der Stadt teilweise nicht berücksichtigt (z.B. Radwegeplanung) oder Fragen nicht vollständig beantwortet wurden (z.B. Leitungen). Auch wurde den detaillierten Forderungen des Brand- und Katastrophenschutzes nicht Rechnung getragen, wobei hier allerdings noch ein Auflagenvorbehalt besteht. Es ist davon auszugehen, dass diese genannten offenen Punkte auch im Zuge der Detailabstimmung mit der FSL zu den Ausführungsplänen geklärt werden können.

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
1	Immissionsschutz Nachtflugbewegungen							
1.1	<p>Eine Zunahme des Nachtflugbetriebs muss vermieden werden. Nachtflüge sind auf das absolut notwendige Maß zu beschränken.</p> <p>Gleichzeitig muss nachhaltig sichergestellt werden, dass keine Lärmbeeinträchtigungen in bewohnten Gebieten stattfinden.</p> <p>Der Einsatz von Lärminderungsmaßnahmen für den Nachtbetrieb ist zu prüfen. Dies könnte z.B. durch Start-/Landverbote für bestimmte Flugzeuge, klar definierten Einschränkungen des Flugbetriebs oder durch die Festlegung von Immissionsgrenzwerten für die Flugplatzumgebung erfolgen.</p> <p>Das Flugaufkommen ist über Nachtzuschläge zu steuern.</p> <p>Insgesamt bedarf dieser Themenkomplex einer differenzierteren Betrachtung im Hinblick auf die tatsächliche Erforderlichkeit der Nachtflüge und auf den Einsatz möglicher Lärminderungsmaßnahmen. (auch Hinweis auf Kartendarstellung).</p>	26 Nr. 4	<p>In der Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) wird der Flugbetrieb beschränkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • max. 30 Bewegungen pro Monat, wobei gilt: max. 4 Bewegungen pro Nacht (22 bis 6 Uhr), max. 1 Landung in der Nachtkernzeit von 0 bis 5 Uhr • nur gewerblicher Luftverkehr o. Werkverkehr mit in Speyer stationierten Luftfahrzeugen (Ausnahmen Flüge für Hilfeleistungen, unabweisbar für medizinische Versorgung, Landungen aus Flugsicherheitsgründen) • Strahlgetriebene Flugzeuge dürfen nur starten oder landen, wenn bestimmter Lärmzertifizierungswert nachgewiesen wird. • Propellerflugzeuge (< 9.000 kg Höchstabflugmasse) dürfen nur starten oder landen, wenn sie erhöhte Schallschutzanforderungen erfüllen. • Keine Ausbildungs-, Einweisungsflüge o. ä. in der Nachtzeit. • Schubumkehr bei Landungen nur wenn aus Sicherheitsgründen erforderlich. • Verpflichtung der Antragsstellerin zur jährlichen Mitteilung an die Planfeststellungsbehörde über die nächtlichen Flugbewegungen (Gesamtanzahl und Anzahl + Aufteilung innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate des Vorjahres). • Damit verbunden: Verfügungsvorbehalt der Planfeststellungsbehörde für Maßnahmen des baulichen Schallschutzes einschließlich Außenwohnbereichsentschädigung. • Nachträglicher Auflagenvorbehalt sowie Vorbehalt für eine lärmphysikalische Begutachtung sofern die in der Abwägungsentscheidung zugrunde gelegten Flugbewegungen 	317 ff.	<p>Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung, dass die vorhandenen Unternehmen weiterhin auf Nachtflüge angewiesen sind. Der Nachtflugbedarf wird wie folgt begründet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bedarfsspezifische, flexible, punktgenaue Beförderungsdienste für Einzelpersonen und Unternehmen - Verbesserung der Produktivität des Unternehmens - wirtschaftliche Gründe des Geschäftsreiseverkehrs - Expressfrachttransporte, Organtransporte - größeres Bedürfnis an Mobilität - Standortvorteil für die Region <p>Im Ergebnis stehen die von der Planfeststellungsbehörde ermittelten und ihrer Entscheidung über den Antrag auf Planfeststellung der Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Speyer zugrunde gelegten Lärmauswirkungen der Zulassung des nachgesuchten Vorhabens nicht entgegen. Die Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Belange und der Lärmschutzbelange der Bevölkerung, insbesondere zur Nachtzeit, hat die Planfeststellungsbehörde veranlasst, beschränkende Betriebsregelungen festzulegen. Weitergehende, die Lärmwirkungen des Vorhabens betreffenden Einwendungen, insbesondere die Forderungen nach zusätzlichen Betriebsbeschränkungen oder Schallschutzmaßnahmen waren zurückzuweisen.</p>	X		
				299 Abs.3				
				315 ff.	Begründung zu den einzelnen Beschränkungen des nächtlichen Flugbetriebs			

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
			(37.502 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten) überschritten werden.	325 Abs.2 +3	Der in der Umgebung des Verkehrslandeplatzes entstehende (nicht lediglich unerhebliche) und trotz der aktiven Schallschutzmaßnahmen verbleibende Fluglärm ist den Betroffenen zuzumuten, weil die für das Vorhaben sprechenden Belange insoweit überwiegen. Das Ausbauvorhaben ist in der planfestgestellten Form mit den Belangen des Lärmschutzes gemäß LuftVG vereinbar.			
Immissionsschutz, sonstiges								
1.2	Weitere vorhandene Bodenlärmquellen, insbesondere hinsichtlich des Straßenverkehrslärms, sind mit in die Gesamtbetrachtung der Immissionen einzubeziehen.			293 Abs. 4	Die von dem lärmphysikalischen Gutachter gewählten Berechnungsmethoden auf Basis des modifizierten AzB-Verfahrens, welches aktuelle Datenblätter berücksichtigt, sind nicht zu beanstanden. Sie sind geeignet, alle erforderlichen Daten für eine hinreichend genaue Beurteilung der Lärmsituation in der Umgebung zu liefern. Gleichzeitig enthalten die berechneten Werte zusätzliche Sicherheiten im Sinne einer worst-case Betrachtung.	X		
				297 Abs. 1,3, 5, 6	Der gesetzliche Begriff „Fluglärm“ i. S. d. LuftVG umfasst auch den mit dem Flugbetrieb unmittelbar im Zusammenhang stehenden Bodenlärm (flugplatzbezogener Bodenlärm). Berücksichtigt wurden alle sonstigen Geräuschemissionen, die aus der Flugvor- und -nachbereitung resultieren (Rollverkehr der Flugzeuge am Boden, der Betrieb der Hilfstriebwerke, Verkehr mit Servicefahrzeugen). Zusätzlich wurden vom Gutachter berücksichtigt: Kfz-Emissionen von den Parkflächen, Reparatur- und Wartungsbetrieb sowie Emissionen aus Terminalgebäuden, Wartungshallen und Hangars.			

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens	Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
	Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
			312 Abs. 1,2,4	<p>Die Lärmbelastung aus Bodenlärmquellen wurde ohne Abschirmung der vorhandenen und geplanten Gebäude bestimmt. Diese Vorgehensweise entspricht den Anforderungen von Wissenschaft und Technik an die Erstellung eines derartigen Gutachtens.</p> <p>Die Nachbarschaft eines Flugplatzes wird für den Bereich des Verkehrslärms nicht durch einheitliche, alle Vorbelastungen erfassende Grenzwerte geschützt. Gleichwohl ist die Planfeststellungsbehörde nicht bei einer allein anlagenbezogenen Betrachtung der Auswirkungen des Vorhabens stehen geblieben; sie hat untersucht, ob die geänderte Anlage im Zusammenhang mit anderen Geräuschquellen, z.B. Straßen, in der Umgebung des Vorhabens die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung oder Enteignung überschreitet. Sie hat untersucht, ob die Änderung des Vorhabens eine die menschliche Gesundheit gefährdende Verkehrslärmbelastung im Gefolge hat, und sei es auch nur die Erhöhung einer bereits in diesem Sinn vorhandenen Vorbelastung, auch aus anderen Lärmquellen.</p> <p>Das Vorhaben hat nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, auch unter Berücksichtigung der Vorbelastung, keine Lärmauswirkungen im Gefolge, die die Grenzen der Gesundheitsgefahr überschreiten.</p> <p>In Verbindung mit den Lärmwerten für die planfestgestellte Verlegung der K 3 und Joachim-Becher-Str. ergeben sich keine Anhaltspunkte für eine verfassungsrechtlich bedenkliche Situation durch beide Lärmquellen, da dort die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschritten werden. Auch die bereits bestehende Belastung durch das vorhandene Straßennetz kann hier zusammen mit dem Flug-</p>			

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
					lärm die genannten Schwellen nicht erreichen. Selbst an den am stärksten belasteten Straßenbereichen in der Umgebung der B 39 wird anhand der aktuellen Lärmkartierung für Rheinland-Pfalz deutlich, dass der kombinierte Flug- und Straßenverkehrslärm die verfassungsrechtlichen Grenzen nicht übersteigen wird bzw. der Fluglärm keinen Beitrag zur bestehende Vorbelastung leistet. Weitere Untersuchungen in diesem Zusammenhang haben sich daher nicht aufgedrängt.			
1.3	In diesem Zusammenhang sollte überprüft werden, ob es gegebenenfalls sinnvoll ist, zum Beispiel aktive Schallschutzmaßnahmen auf dem Flugplatzgelände durchzuführen, um eine Minderung des luftfahrtaffinen Bodenlärms zu erzielen und damit die Lärmsituation in den angrenzenden Siedlungsbereichen weiter zu optimieren.			314 Abs.5 315 Abs. 1,2,3 320, Abs.3	Es wird verwiesen auf: - Technische Maßnahmen an den Flugzeugen werden in Zukunft zu einer weiteren Reduzierung der Flugzeugemissionen führen. - Landeplatz-LärmschutzVO: betriebliche Einschränkungen zu Starts und Ladungen von propellerbetriebenen Flugzeugen und Motorseglern bis zu 9 kg Startmasse - lärmoptimierte Platzrunde - beschränkte Nutzung der Schubumkehr - Flugverbote und Bewegungskontingente im Nachtzeitraum (s. o.) Weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen zur Reduzierung der Lärmimmissionen durch Betriebsregelungen und / oder Einschränkungen konnten im Hinblick auf den prognostizierten und nachgewiesenen Bedarf für die Nacht, die Funktion des Landeplatzes Speyer als Teil der Luftverkehrsinfrastruktur sowie die mit der Sicherung des Geschäftsreise und Werkverkehrs verbundenen positiven Effekte für die Region nicht verfügt werden. Die darüber hinaus gehenden Forderungen mussten daher zurückgewiesen werden.	X	Überprüfung hat stattgefunden, jedoch keine weiteren Maßnahmen verfügt	

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
				322 Abs. 6 ff.	Jedoch besteht der oben beschriebene Aufgabenvorbehalt, mit dem bei Bedarf weitere aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen angeordnet werden können.			
1.8	Die FSL GmbH wird verpflichtet bei den Landegebühren darauf hinzuwirken, dass nicht lärmgeminderte Maschinen deutlich höhere Gebühren zu zahlen haben.				keine Erwähnung		X nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens	
2.	Landespflge							
2.1	<p>Das Vorhaben ist mit erheblichen Eingriffen in Naturhaushalt und Landschaftsbild verbunden. Insbesondere die Auswirkungen auf den Auwald und die Goldgrube als EU-Vogelschutzgebiet und FFH-Gebiet sind als problematisch zu bewerten.</p> <p>Für geschützte Arten wie Schwarzspecht, Mittel- und Grauspecht, Beutelmeise und Bechsteinfledermaus verbleiben auch unter Berücksichtigung von Minderungsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen, ebenso für den FFH-Lebensraumtyp Hartholzaue.</p>	14 1.3, 15 2.3 30 3.7	<p>Die geplanten Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden vollumfänglich in den Planfeststellungsbeschluss mit aufgenommen (Pläne über Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie das Maßnahmenverzeichnis des Landschaftspflegerischen Begleitplans Juni 2005).</p> <p>Flächen, die der naturschutzfachlichen Kompensation von Eingriffen dienen, sind durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit im Grundbuch entsprechend auszuweisen.</p>	154 / 155	<p>Die Genehmigungsbehörde stellt fest, dass das planfestgestellte Vorhaben mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist.</p> <p>Die naturschutzrechtliche Prüfung hat ergeben, dass vorhabensbedingte erhebliche Beeinträchtigungen für das FFH- und Vogelschutzgebiet nicht ausgeschlossen werden können. Trotzdem konnte das Vorhaben zugelassen werden, da es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist und zumutbare Alternativen nicht gegeben sind. Kohärenzmaßnahmen zugunsten des Natura 2000-Gebietes wurden verbindlich angeordnet.</p> <p>Die artenschutzrechtlichen Belange werden durch die Planung berücksichtigt. Soweit dennoch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt sind, konnte die erforderliche Ausnahme erteilt werden, da zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für das Vorhaben sprechen.</p>			

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
					Im landschaftspflegerischen Begleitplan werden die Auswirkungen des Vorhabens umfassend beschrieben und bewertet sowie Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen vorgeschlagen. Die Planfeststellungsbehörde ist zur Überzeugung gelangt, dass der Sachverhalt zutreffend erfasst und bewertet wurde. Die Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen wurden festgestellt, die erforderlichen Nebenbestimmungen wurden angeordnet.			
2.2	Die Eingriffe in den Gehölzbestand des Auwaldes (Baumentnahmen und -einkürzungen) müssen auch in den Folgejahren nur nach differenzierter Einzelfallprüfung (Alter, zu erwartende Höhenentwicklung, Altholzfunktionen u. ä.) auf das unabdingbare Maß beschränkt werden.	29 Nr. 2.2.1	Höhlen- und Spaltbäume sind soweit wie möglich zu erhalten. Ist ein Erhalt nicht möglich, ist sicherzustellen, dass zu rodende Höhlen- und Spaltbäume – auch im Winter – ohne Fledermaus- oder Vogelbesatz sind.	231, 232	Ausführliche Vorgaben im Landschaftspflegerischen Begleitplan zur Minderung der Eingriffe in den Baumbestand auf der Insel Horn und zur Minderung baubedingter Auswirkungen auf Lebensräume und Arten, z. B. weitestgehender Erhalt von Höhlenbäumen, Totholz und Stümpfen, von Eichen-Baumholz, Eichenstümpfen, -stubben und –wurzelstöcken.	X Zum Vorgehen in den Folgejahren im verfügbaren Teil keine expliziten Auflagen, ergibt sich aber aus LBP (Dauer der ökologischen Bauleitung auf die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen begrenzt, Dauer des Monitorings ist noch offen)		

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
2.3	Es soll ein differenziertes Monitoring-Programm festgeschrieben werden, um die Wirksamkeit der Artenschutzmaßnahmen zu belegen. Ein entsprechender Auflagenvorbehalt soll die Möglichkeit zur bedarfsweisen Anpassung landespflegerischer Maßnahmen sicherstellen.	30 Nr. 2.2.3 30 Nr. 3.6	<p>Zur Überwachung des Erfolges der Schutz- und Ersatzmaßnahmen sind Begleituntersuchungen vorzunehmen. Ein Monitoringkonzept ist der Planfeststellungsbehörde und der Oberen Naturschutzbehörde vorzulegen.</p> <p>Die Antragstellerin wird verpflichtet, binnen sechs Monaten nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses ein differenziertes Monitoringprogramm auf der Grundlage der bereits erstellten Erhebungen von Flora und Fauna der Planfeststellungsbehörde und der Oberen Naturschutzbehörde vorzulegen.</p> <p>Das Monitoringprogramm muss sowohl die Entwicklung im Bereich des Angelhofer Altrheines, als auch die der entsprechenden Flächen auf der Insel Horn berücksichtigen. Weiterhin sind die Auswirkungen im Zusammenhang mit der Verlegung der K 3 auf den Wildwechsel (Wildunfälle) umfassend zu dokumentieren.</p> <p>Auflagenvorbehalt: Zur Sicherstellung einer qualifizierten Steuerung der Kompensationsmaßnahmen bleiben – je nach Ergebnis des Monitoringprogramms – weitere Auflagen vorbehalten.</p>	184 Abs.7 ff	<p>Zur Kontrolle der Wirksamkeit der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen, insbesondere zur Überprüfung der Entwicklung der Bestände, in denen der Eingriff stattgefunden hat, wird ein wissenschaftliches Monitoring im Gutachten empfohlen. Es soll dazu dienen, Maßnahmen bei eventuell entstehenden Beeinträchtigungen oder neuen Entwicklungen konkret abstimmen zu können.</p> <p>Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an und hält die Maßnahmen für geeignet, den Zusammenhang des Europäischen Netzes „Natura 2000“ zu sichern. Die Kohärenz des Netzes „Natura 2000“ bleibt damit gewahrt.</p>	X		
2.4	Für die geplanten landespflegerischen Maßnahmen ist eine konkretisierende Detail- und Umsetzungsplanung (inklusive Zeitplanung) zu erarbeiten.	30 Nr. 3.1, 3.4, 3.5	<p>Die Antragsstellerin hat die landschaftspflegerische Ausführungsplanung mit der oberen Naturschutzbehörde abzustimmen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.</p> <p>Durchführungsfristen für die einzelnen Maßnahmen werden verfügt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landschaftspflegerische Arbeiten im Bereich des Flugplatzgeländes umgehend nach Ende der Bauarbeiten • Ersatzmaßnahmen, insbesondere am Angelhofer Altrhein, unverzüglich nach Be- 			X		

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
			standskraft des Planfeststellungsbeschlusses, um eine zeitnahe Kompensation zu gewährleisten					
2.5	Die Durchführung der landespflegerischen Maßnahmen (auch im Forstbereich) soll unter entsprechend qualifizierter Bauleitung sowie Einbindung zoologisch qualifizierter Artenschutzexperten erfolgen.	30 Nr. 3.8	Während der Detailplanung, des gesamten Baubetriebes und der Umsetzung sämtlicher Kompensationsmaßnahmen ist eine qualifizierte ökologische Bauleitung unter Einbindung zoologisch qualifizierter Artenschutzexperten zu gewährleisten, Nachweis der fachl. Qualifikation bei der Ob. Naturschutzbehörde.	235 Abs.4	Die als Auflage benannten Kontrollen (ökologische Baubetreuung, Monitoringkonzept) stellen sicher, dass die Kompensationsmaßnahmen ihre prognostizierte Wirkung für die einzelnen Arten entfalten.	X		
2.6	Es sollen keine Baustelleneinrichtungen (auch zur Verlegung der K 3) außerhalb des Flugplatzgeländes vorgenommen werden.	30 Nr. 3.2, 3.3	Die DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ ist während des Baubetriebes umfassend zu beachten. Sämtliche Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze sind außerhalb ökologisch bedeutsamer Flächen anzulegen und vor Baubeginn mit der Ob. Naturschutzbehörde abzustimmen.	230 Abs.1	Zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen ist ein ökologisch optimierter Ablauf der Baumaßnahmen vorgesehen, so z.B. eine enge Begrenzung des Baufeldes, insbesondere im Bereich der Goldgrube und des Rheindeiches. Zum Schutz sensibler Bereiche sind ggf. Bauzäune zu errichten.	X		
2.7	Im Zuge der Verlegung der K 3 sind wirksame Schutzvorkehrungen zur Goldgrube, Lausgrube und sonstigen benachbarten Landschaftsbestandteilen (Ausgleichsflächen an den Bunkerruinen, Obstbäume u. ä.) zu errichten.	30 Nr. 3.2, 3.3	Siehe oben Nr. 2.5			X		
3	Forstwirtschaft							
3.1	Künftig sind entsprechende Pflegemaßnahmen zur Beseitigung zu hoch wachsender Bäume erforderlich. Die Aufwendungen für diese Maßnahmen sind dem Forstrevier Speyer vom Flugplatzbetreiber zu erstatten.	32 Nr. 1.3 & 1.4	Die ordnungsgemäße Durchführung der Kompensationsmaßnahmen hat auf Kosten der Antragssteller durch die Waldbesitzer bzw. das Forstamt zu erfolgen. Auf Verlangen der betroffenen Waldeigentümer sind Hiebsunreifeentschädigungen sowie Entschädigungen für künftige Bewirtschaftungser-	340 Abs.3	Die vorhabensbedingte Belastung der Forstwirtschaft ist finanziell auszugleichen.	X		

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
	Der künftige Produktionsausfall auf Flächen mit Höhenbegrenzung (dauerhaft niedrig gehaltenen Gehölzen) ist auszugleichen.		schwernisse zu ermitteln und zu zahlen.					
4.	Verkehrsplanung / Straßenbau							
4.1	Der gegenläufige Radweg an der Westseite der K 3 soll mit einer Mindestbreite von 2,00 m und ein Gehweg mit mindestens 1,50 m Breite hergestellt werden (Trennung durch Markierung).			342 Abs.1 351 Abs.4	Der baulich getrennte Rad- und Gehweg erhält eine Breite von 2,50 m und einseitig ein Bankett von 0,50 m. Der bereits bestehende Anschlussquerschnitt der K3 weist (auf der Höhe der Deichmeisterei) einen einseitigen Weg von 2,50 m +0,75 m Sicherheitsraum an Hochbord auf, so dass eine Weiterführung dieses Weges als kombinierter Rad- und Gehweg in einer Breite von 2,50 m und einem Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn von 1,75 m ausreichend ist. Diese Regelbreite von 2,50 m deckt die Mindestanforderungen gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS-Q) ab. Eine Mischnutzung als kombinierter Rad-/Gehweg ist als ausreichend sicher anzusehen, da dieser Streckenabschnitt der K3 die wesentlichen Merkmale einer anbaufreien Außerortsstrecke aufweist.		X	Es handelt sich um einen Landesradweg (Velo-Route-Rhein), der an Vorgaben gebunden ist.
4.2	Hinsichtlich der Straßenverlegungen hat sich die FSL gegenüber der Stadt Speyer vertraglich zu verpflichten, sämtliche Planungs-, Bau- und Verwaltungskosten zu tragen.	32 Nr. 2.5	Maßnahmen- und Kostenträger für die straßenbaulichen Maßnahmen ist die Antragsstellerin.				X	

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens	Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?			
	Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils	
5.	Versorgungsinfrastruktur							
5.1	Vor Ausführung der gesamten Baumaßnahme sind grundsätzlich die Sicherungsmaßnahmen bei den Stadtwerken Speyer GmbH anzufordern.	34 Nr. 4.4	Vor Ausführung der gesamten Baumaßnahme sind grundsätzlich die Sicherungsmaßnahmen bei den Stadtwerken Speyer GmbH anzufordern.	356 Abs.4	dito	X		
5.2	Die Stadtwerke Speyer GmbH wird im Bereich der Joachim-Becher-Straße eine Gashochdruckleitung und Wasserhauptleitung einbringen. Diese Maßnahme sollte nach Einsicht der zur Verfügung gestellten Unterlagen parallel zum Ausbau der neuen Landebahn erfolgen. Die zur Leistungserbringung erforderlichen Tiefbauleistungen sollten im Bezug der Gewährleistung gemeinschaftlich ausgeschrieben werden. Kosten gehen zu Lasten der Stadtwerke Speyer GmbH.	34 Nr. 4.4	Die Antragsstellerin hat die Maßnahmen mit der Stadt Speyer abzustimmen. Die Kostentragung richtet sich dabei nach den gesetzlichen Bestimmungen bzw. vertraglichen Vereinbarungen. Darüber hinaus wird die Stadtwerke Speyer GmbH im Bereich der Joachim-Becher-Straße eine Gashochdruckleitung und Wasserhauptleitung sowie in Höhe des Towers querend zur bestehenden Landebahn eine Gashochdruckleitung und Wasserhauptleitung einbringen.	356 Abs.1 Abs.2 Abs.3	dito	X		
5.3	Die Stadtwerke Speyer GmbH wird in Höhe des Towers querend zur bestehenden Landebahn eine Gashochdruckleitung und Wasserhauptleitung einbringen. Die zur Leistungserbringung erforderlichen Tiefbauleistungen sollten im Bezug der Gewährleistung gemeinschaftlich ausgeschrieben werden. Kosten gehen zu Lasten der Stadtwerke Speyer GmbH.							
5.4	Die Erweiterung der Landebahn tangiert die Trinkwasserhauptleitung in der Industriestraße. Bezüglich dieser Überbauung muss die Trinkwasserhauptleitung in der	34 Nr.4. 4	Die Erweiterung der Landebahn tangiert die Trinkwasserhauptleitung in der Industriestraße. Bezüglich dieser Überbauung muss die Trinkwasserhauptleitung in der neu zu erstellenden Straße eingebracht werden.	355 Abs. 10	dito	X		

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
	neu zu erstellenden Straße eingebracht werden. Die Kosten gehen zu Lasten des Verursachers. Schätzkosten ca. 400.000 €.							
5.5	Die querenden 20 KV Kabel Richtung Fa. Haltermann müssen bei dem Ausbau der Landebahn entsprechend tiefer gelegt bzw. geschützt werden. Die Kosten gehen zu Lasten des Verursachers.	34 Nr.4. 4	Die querenden 20 KV Kabel Richtung Fa. Haltermann müssen bei dem Ausbau der Landebahn entsprechend tiefer gelegt bzw. geschützt werden.	355 Abs. 11	dito	X		
5.6	Im Bereich der künftigen Umliegung der Industriestraße müssen die 20 KV Versorgungskabel zu der Fa. G+H neu eingebracht werden. Es handelt sich hierbei um 6 – 20 KV Systeme. Die Kosten gehen zu Lasten des Verursachers. Schätzkosten der Positionen 5 und 6 ca. 850.000 €.	34 Nr.4. 4	Im Bereich der künftigen Umliegung der Industriestraße müssen die 20 KV Versorgungskabel zu der Fa. G+H neu eingebracht werden. Es handelt sich hierbei um 6 – 20 KV Systeme.	355 Abs. 12	dito	X		
5.7	Für den Altbestand und für die neu zu erstellenden Versorgungseinrichtungen ist zu Gunsten der Stadtwerke Speyer GmbH eine Dienstbarkeit zu beantragen. Kosten gehen zu Lasten der Stadtwerke Speyer GmbH.				Keine Aussage		X	
6	Entwässerungsplanung							
6.1	Das im südlichen Bereich anfallende Schmutzwasser ist direkt und nicht über die Kanalisation der Pfalzflugzeugwerke dem Kanal in der Straße „Am Neuen Rheinhafen“ zuzuleiten. Hierzu ist die Druckleitung zu verlängern. In Ordner II, Anlage 1.1 wird die Summe der befestigten Fläche mit	S. 19	Die Abwasserbeseitigung der hochbaul. Anlagen fällt ausschließlich in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Speyer	S. 331 Abs. 1 331 Abs.3	Die wasserwirtschaftlichen Belange sind gewahrt. Nach Maßgabe der aufgenommenen Nebenbestimmungen bestehen aus Sicht der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes keine Bedenken gegen das Vorhaben. Die geplanten neuen Hallen im Süden des Towers erhalten bei Bedarf einen Anschluss für das dort zu erwartende Schmutzwasser.	X		

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
	rd. 8,9 ha in Ordner IV, UVS, S. 65 mit 9,6 ha angegeben. Die Zahlen sollten überprüft und abgestimmt werden.				Das dort im neuen Verwaltungsgebäude anfallende Schmutzwasser wird mittels Druckentwässerung DN 50 an den bisherigen Anschlusschacht angeschlossen. Die Erweiterungshallen im Nordosten des Flugplatzes werden über eine Druckentwässerung an den Kanal in der Heinkelstraße angeschlossen.			
6.2	Auswirkungen der Verlängerung der S-/L-Bahn auf das Pumpwerk und den Kanal zur Ableitung des im Bereich der Firma Saint-Gobain ISOVER G+H AG anfallenden Abwassers können den vorliegenden Unterlagen nicht entnommen werden. Der vorhandene Kanal und das vorhandene Pumpwerk sind zu verlegen. Die Kosten gehen zu Lasten des Verursachers. Ansonsten ist das jederzeitige Betretungs- und Aufgrabrecht über eine Grunddienstbarkeit abzusichern. Erhöhte Aufgrabkosten gehen dann zu Lasten des Flugplatzbetreibers. Jegliche Haftungsübernahme für Schäden resultierend aus der vorhandenen Kanalisation wird dann abgelehnt und ist durch den Betreiber abzudecken. Die vorhandene Kanalisation ist zu erfassen und in den Unterlagen darzustellen.		Es wurde ein Leitungs- und Bestandsplan erstellt.		Keine Aussagen		X	
6.3	Aussagen zur Druckwasserproblematik – resultierend aus der geplanten Verlängerung der S-/L-Bahn und den Erweiterungen der baulichen Anlagen – konnten in		Eine Grundwasserabsenkung und Grundwasserableitung ist wasserrechtlich nicht zu vertreten. Maßnahmen zur Ableitung von Grundwasser infolge Rheinhochwasser / Druckwasser in ein Oberflächengewässer bzw. Kanalisation	332 Abs. 6, 7	Die Start- und Landebahn wurde 2004 in kritischen Bereichen bereits angehoben, ebenso auch die angrenzenden Sicherheitsstreifen. Die Verlängerung der Start- und Landebahn soll planmäßig leicht ansteigen. Dadurch wird			X (keine Aussagen über mögl. Anstieg d.

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
	den vorliegenden Unterlagen nicht gefunden werden. Keine Problemlösung wird favorisiert, es werden nur verschiedene Varianten aufgezeigt (u. a. Nutzung der geplanten Auslaufleitung vom PW Süd zum Rhein). Hier sollten Aussagen getroffen werden. Die geplante Auffüllung des PLEIAD-Geländes sollte hierbei ebenfalls berücksichtigt werden. (vgl. auch nachfolgenden Punkt)		sind aus wasserrechtlicher Sicht nicht zulässig.	335 Abs. 2	diese überflutungssicher. Durch die Anhebung ist eine Überströmung der S-/L-Bahn durch Grundwasser ausgeschlossen, zumal ein solches Ereignis (gleichzeitig auch 50-jährlicher Regen) unwahrscheinlich erscheint.			Grund- bzw. Druckwasserspiegels im Bereich der östl. Bebauung, z. B. Fa. Tanquid)
7	Oberflächenentwässerung und Grundwassersituation im Hinblick auf südliches Grabensystem							
7.1	Ergänzende Unterlagen erforderlich: - über Einfluss der geplanten Niederschlagswasserversickerung auf das bestehende Grabensystem in Abhängigkeit von Standort und Fließrichtung des Grundwassers (ggf. durch ein Grundwassermodell) und zur Frage	18 1.1	Eine Grundwasserabsenkung und Grundwasserableitung ist wasserrechtlich nicht zu vertreten. Maßnahmen zur Ableitung von Grundwasser infolge Rheinhochwasser / Druckwasser in ein Oberflächengewässer bzw. Kanalisation sind aus wasserrechtlicher Sicht nicht zulässig	333 Abs.2	Die vorgesehene Versickerung im Flugplatzgelände liegt außerhalb der topographischen Einzugs Grenzen des südlichen Grabensystems und wird nicht zu einer Verschärfung der Wasserführung durch die zusätzliche Versiegelung des geplanten Ausbaus im Flugplatzbereich und die Umlegung der K3 führen.	X		
7.2	- ob oberflächige Einleitungen im Grabensystem, insbesondere bei hohen Grundwasserständen, vorgesehen sind. Wenn ja, in welchem Umfang?	19 3.1	Gewässer dürfen für die Einleitung von Niederschlagswasser aus dem gesamten Flugplatzgelände weder derzeit noch zukünftig in Anspruch genommen werden. Bei Starkregenereignissen wird in Kauf genommen, dass das Niederschlagswasser auf der Fläche verbleibt und nicht abfließen kann. Ggf. muss mit eingeschränktem Flugbetrieb bzw. eingeschränkter Nutzung gerechnet werden.	333 Abs.6	Die neue K3 bildet die Wasserscheide, da sie auf einem kleinen Damm erstellt wird und die natürliche Wasserscheide ersetzt. Die Querneigung der K3 stellt sicher, dass das Oberflächenwasser von der Straße nicht zum Fischergraben fließt, sondern in der Mulde Südwest versickert.			
				334 Abs. 5 + 6	Nachteilige Auswirkungen auf das Grabensystem des Fischergrabens durch das Grundwasser sind bei „normalen“ Wasserständen im Rhein auszuschließen. Auch bei höheren Rheinwasserständen kommt es nicht zu einer Umkehr der Fließrichtung des Grundwassers.			

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
8	Brand- und Katastrophenschutz							
8.1	<p>Die beiden vorrangigen Zufahrten für einen Rettungseinsatz (Tore an der Heinkelstraße) sollten mit einem automatischen Öffnungsmechanismus versehen werden. Bei einem Unfall werden die Tore vom Tower aus automatisch geöffnet, die Feuerwehr kann ohne Zeitverzögerung direkt zufahren. An der jetzigen Einmündung Industriestraße / Joachim-Becher-Straße entsteht ein neues Tor. Der jetzige Straßenkörper der Industriestraße (K 3) und der Joachim-Becher-Straße sollte erhalten bleiben und so zwei Auffahrten von diesem neuen Tor zur Start- und Landebahn bilden. Der westlich verlaufende Rollweg endet in Höhe der Georg-Peter-Süß-Straße. Sinnvoll wäre eine Verlängerung bis zu dem neuen Tor (siehe oben), damit Rettungsfahrzeuge auch auf der Westseite parallel zur Start- und Landebahn fahren können. Auf dem Flugplatzgelände ist eine ausreichende Löschwasserversorgung sicher zu stellen. Hierzu sollten die Leitungen einen Durchmesser von mindestens 150 mm haben. Die Hydranten sollten so angelegt sein, dass zu jedem Punkt der Landebahn eine Entfernung von 150 m nicht überschritten wird.</p>	25	<p>Es wird allgemein auf die Richtlinien für das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Landeplätzen und auf das ICAO-Abkommen "Aerodroms" verwiesen.</p> <p>3.2.1</p> <p>3.2.2 Unter Beteiligung der Stadtverwaltung ist ein Alarmplan zu erarbeiten.</p> <p>3.2.3 Mit der örtlichen Feuerwehr soll jährlich eine Feuerlöschübung durchgeführt werden.</p> <p>3.2.4 Weitere Auflagen bleiben vorbehalten</p>		Keine weiteren Erläuterungen.		X (Forderungen ggf. durch den Auflagenvorbehalt durchsetzbar)	

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
9	Immobilienangelegenheiten							
9.1	Ein gesonderter Mietvertrag bezüglich der für die Flugplatzerweiterung benötigten Flächen, der sich an dem Preis des derzeit zwischen der FSL GmbH und der FSG GmbH bestehenden Mietvertrages orientiert, wird ausgefertigt.				keine Aussage		X (nicht Sache des Planfeststellungsbeschlusses)	
10	Flugsicherheit							
10.1	Die Erstellung eines Sicherheitsgutachtens wird insbesondere im Hinblick auf die im Industriegebiet Speyer-Süd liegenden Unternehmen sowie auf das Kernkraftwerk Philippsburg gefordert.			130 Abs. 1+2	Nach Einholung des Gutachtens kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Abwägungsergebnis, dass kein unzumutbares Sicherheitsrisiko vom Flugbetrieb auf die Umgebung ausgeht. Einwendungen im Hinblick auf eine besondere Gefahr für die Umgebung, weil es zu Abstürzen über bebautem Gebiet kommen könne, werden als unbegründet zurückgewiesen. Hierbei wird nicht verkannt, dass der Absturz eines Luftfahrzeugs über besiedelten Gebiet zu erheblichen Schäden führen kann. Einwendungen im Hinblick auf die Hindernisfreiheit und Vogelschlaggefahr werden zurückgewiesen.	X		
10.2	Das Flugsicherheitsgutachten betrachtet das Todesfallrisiko für Einzelpersonen und Gruppen durch Flugunfälle im Nahbereich des Flugplatzes (20 x 20 km). Die Anzahl möglicher Verletzter sowie Umwelt- und Sachschäden sind nicht Gegenstand der Berechnungen.			135 Abs. 4, 5+6	Die Analyse der Sicherheitslage obliegt der Planfeststellungsbehörde. Sie hat eigenverantwortlich zu bestimmen, welcher Sicherheitsstandard angemessen ist, um im Einzelfall Sicherheitsrisiken (möglichst) auszuschließen. Die von den Gutachtern angewandte Methode hält die Planfeststellungsbehörde für geeignet eine objektive Risikoermittlung durchzuführen. Zudem handelt es sich bei der GfL um erfahrene und renommierte Gutachter für die Beurtei-		X methodenbedingt	

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
	Das Gruppenrisiko (Kollektives Risiko) wird für Flächen unterschiedlicher Wohndichte (Wohndemographie) berechnet. Flächen, die nicht Wohnstandorte sind, aber dennoch temporär Besucher aufweisen (z.B. Schwimmbad, Technik-Museum, Festplatz), gehen in die Berechnungen des Gruppenrisikos wegen der „sich ergebenden Ungenauigkeiten“ nicht ein.			140 Abs.2	lung der vorliegenden Fragestellung, die bereits in verschiedenen luftrechtlichen Verfahren tätig geworden sind. Auch das BVerwG sah keine Veranlassung an der Eignung der Gutachter zu zweifeln (Flughafen Berlin-Brandenburg). Der TÜV Pfalz im Jahr 2004 kommt zu dem Ergebnis, dass u. a. die Methode der GfL für eine standortbezogene Risikoermittlung am besten geeignet ist. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an. Die geäußerte Kritik in Bezug auf die von der GfL durchgeführte Ermittlung des externen Risikos wird zurückgewiesen. Im Gutachten wird ausschließlich der Schadensparameter „Personenschaden mit Todesfolge“ betrachtet, weil allein für diesen quantitative, etablierte Risikostandards vorliegen und so eine vergleichende Risikobewertung erst möglich ist.			
10.3	Ein Vergleich der Risiken in der Umgebung des Speyerer Flugplatzes mit denen anderer Flugplätze gleicher Größenordnung wird nicht vorgenommen.			134 136	Vergleich mit Risikogrenzwerten in Europa Der Vergleich mit im europäischen Ausland angewandten Risikowerten zeigt, auch wenn diese nicht unmittelbar anwendbar sind, dass weitaus höhere Risiken als allgemein akzeptabel anerkannt sind.		X kein spezifischer Vergleich mit Flugplätzen gleicher Größenordnung	
10.4	Die tatsächlichen Flugunfälle der letzten Jahre in Speyer oder auch die Zahl und Art der „Fehlanflüge“ werden nicht angesprochen. Auch wenn dies vom methodischen Ansatz der Risikobetrachtung her (Berechnung der Todesfälle) nicht			141 Abs.3	Das Unfallgeschehen am Verkehrslandeplatz Speyer in der Vergangenheit wurde analysiert, ging aber in die Berechnungen nicht ein. Aufgrund zu geringer Zahlen wären die Ergebnisse statistisch nicht haltbar. Beim Vergleich der theoretischen Unfallwahrscheinlichkeit zeigt sich jedoch eine sehr gute Übereinstimmung	X		

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
	vorgesehen ist, könnten sich aus solch einer Betrachtung doch unter Umständen sicherheitsrelevante Überlegungen bzw. Empfehlungen für risikomindernde Maßnahmen ableiten lassen.			145 Abs.3	mit den tatsächlich in Speyer stattgefundenen Unfällen. Die Unfälle der vergangenen Jahre wurden nicht durch standortspezifische Merkmale des Flugplatzes verursacht, sondern waren auf menschliches und technisches Versagen zurückzuführen.			
10.5	Das Kernkraftwerk Philippsburg wird im vorliegenden Flugsicherheitsgutachten im Anhang A-1 kurz abgehandelt, eine vertiefende Betrachtung / Modellierung wird nicht vorgenommen (kein Überflug im Normalfall, geringe Einzelrisikowerte). Es wird darauf verwiesen, dass bei älteren Kernkraftwerken mit Baubeginn bis 1970 (hier: Block 1) dem Absturz eines Flugzeuges bis maximal 10t standhält. Am Flugplatz Speyer ist ein maximal zulässiges Höchstgewicht von 10t festgelegt, allerdings ist mit Genehmigung des Flugplatzhalters eine Landung mit maximalem Höchstgewicht bis maximal 20t zulässig. Das Zwischenlager für abgebrannte Brennelemente findet keine Erwähnung.			135 Abs. 2+3 139	Im Rahmen des Gutachtens habe sich gezeigt, dass für den Bereich des Kernkraftwerkes Philippsburg nur noch sehr geringe - flugbetrieblich induzierte – Risikowerte zu verzeichnen seien. Das Risiko auf das Kernkraftwerk, das durch den Flugbetrieb induziert werde, wird als extrem gering eingestuft. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung des Gutachters, dass das flugbetrieblich induzierte Risiko als extrem gering eingestuft wird. Der Verkehr am Flugplatz Speyer darf das KKW aufgrund des Flugbeschränkungsgebietes nicht überfliegen bzw. in dessen unmittelbarer Nähe vorbeifliegen. Eine Gefährdung für das Kernkraftwerk oder durch das Kernkraftwerk lässt sich nicht erkennen.			X Zwischenlager nicht erwähnt
10.6	Für die im Untersuchungsraum ansässigen Betriebe, die der Störfallverordnung unterliegen, werden die Folgen eines Flugzeugabsturzes dargestellt (Todesfallrisiko). Andere Betriebe, wie beispielsweise das Postfrachtzent-			136 Abs. 6+7	Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass die Störfallbetriebe einer besonderen Betrachtung bedürfen. Auf Grundlage der von den Gutachtern genannten Werte, die unter Berücksichtigung der standortspezifischen Merkmale des Verkehrslandeplatzes und ausdrücklich auch der ge-		X „worst-case-Betrachtung“ beschränkt sich auf die Stör-	

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
	rum, die Fa. St. Gobain Isover (G+H) oder die Fa. Pnehage (Baugenehmigungsverfahren läuft), gehen in die Bewertung nicht mit ein.				nannten Störfallbetriebe ermittelt wurden, kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass kein unzumutbar hohes Sicherheitsrisiko vom derzeitigen und geplanten Flugbetrieb am Verkehrslandeplatz Speyer ausgeht, das die flugbetriebliche Eignung des Geländes in Frage stellen könnte.		fallbetriebe. Weitere Betriebe werden nicht berücksichtigt.	
				137 Abs.3	Da das flugbetriebliche Risiko nicht signifikant ansteigt, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch nicht ersichtlich, inwieweit der Ausbau Auswirkungen auf die der Störfallverordnung unterliegenden, benachbarten Unternehmen haben könnte.			
10.7	Im Hinblick auf die weitere Entwicklung des Pleiad-Geländes ist zu fordern, dass künftig zumindest im Falle der Ansiedlung eines weiteren Störfallbetriebs für diesen das Flugsicherheitsgutachten durch die FSL fortzuschreiben ist.				Keine Aussage		X	
Vogelschlag								
10.8	<p>Folgende Empfehlungen, die im Rahmen der avifaunistischen Erhebung und des Vogelschlaggutachtens erarbeitet wurden, sollten in die Genehmigung aufgenommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchsicht und ggf. Umsetzung der Vorschläge der Vogelschlagrichtlinie des BMV • Bestellung eines Vogelschlagbeauftragten • Intensivierung der Vogelbeobachtung, Dokumentation und 	25 3.1	Die Antragsstellerin hat einen Vogelschlagbeauftragten zu bestellen, der für die Durchführung der Maßnahmen nach Teil IV der „Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr“ verantwortlich ist (ausschließlich Maßnahmen auf dem Flugplatzgelände). Darüber hinaus hat die Antragstellerin eine Vogelschlagstatistik zu führen und einen jährlichen Vogelschlagbericht der Planfeststellungsbehörde vorzulegen. Davon sind ggf. weitere Auflagen je nach Ergebnis der Vogelschlagstatistik abhängig.	142 Abs.5	Die Planfeststellungsbehörde schließt sich im wesentlichen der Einschätzung des Gutachters an. Da allerdings die Gefahr von Vogelschlägen im Luftverkehr nicht verkannt wird, werden der Antragstellerin Schutzmaßnahmen aufgegeben.	X Vogelschlagbeauftragter, Vogelschlagstatistik, -bericht		X
				Abs. 8	Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind die angeordneten Maßnahmen geeignet aber auch ausreichend, um die Gefahr von Vogelschlägen so weit wie möglich auszuschließen. Da in der Vergangenheit keine Vogelschläge außerhalb des Flugplatzgeländes			

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens		Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
		Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
	<p>Auswertung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zweckmäßige Ergänzung und Kontrolle des Biotopmanagements und der Schutzmaßnahmen am Platz • Ausweitung der Informationsbeschaffung über Vogelaktivitäten und umgehende Weitergabe an alle Betroffenen • Intensive Beteiligung und Mitarbeit an ggf. für erforderlich gehaltenen Maßnahmen im Außenbereich • Beruhigung vogelrelevanter Wasserflächen im Umfeld des Verkehrslandeplatzes, insbesondere auch im Westteil des Berghäuser Altrheins, Verlagerung der am Nordufer bestehenden Liegezonen für Boote 			143 Abs. 7	<p>bekannt geworden sind und laut Gutachten auch keine relevanten Vogelschläge zu erwarten sind, hält sie Maßnahmen außerhalb des Flugplatzes derzeit für nicht erforderlich. Sollte sich aus der Vogelschlagstatistik weiterer Handlungsbedarf ergeben, behält sich die Planfeststellungsbehörde weitere Auflagen vor.</p> <p>Zurückweisung der „übrigen Einwendungen“, sie sind nicht geeignet, Methode und Ergebnisse des Vogelschlaggutachtens in Zweifel zu ziehen.</p>			
10.9	<p>Ergänzung um folgende Fragestellungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhält der Auwald auf der Insel Horn durch den geplanten forstlichen Umbau (z.B. Höhenbegrenzung) eine höhere Attraktivität für vogelschlagrelevante Arten (Anzahl, Veränderung des Artenspektrums) oder ergibt sich hieraus eine Veränderung ihres Flugverhaltens (z.B. Flughöhe, Störanfälligkeit usw.)? • Ergibt sich aus der geplanten Umwandlung von Ackerflächen in Extensivgrünland im direkten Umfeld der Landebahn eine höhere Attraktivität als Lebensraum für vogelschlagrelevante Arten 			143 Abs. 6	<p>Die Bäume im südlichen An- und Abflugbereich müssen gekürzt werden. Die Vogelflugprofile werden jedoch, wie bisher auch, knapp bis wenige Meter über den Bäumen bleiben. Der Abstand zwischen Vogel und Flugzeug wird bestehen bleiben. Anderslautende Einwendungen werden zurückgewiesen</p> <p>Sonst keine weiteren Aussagen.</p>			<p>X Beantwortet nicht die aufgeworfenen Fragen, Beobachtung der Entwicklung aber durch den Vogelschlagbeauftragten und Vogelschlagstatistik gegeben; Auflagenvorbehalt lässt</p>

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens	Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
	Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
<p>(z.B. Nahrungsangebot insbesondere nach Mahd, Brutplatz u. ä.)? Ist die geplante Ansaat und Bewirtschaftung der Wiesen eventuell zu modifizieren (z.B. ganzjährige Langgraswirtschaft)?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sind die Pflanzlisten des Landschaftspflegerischen Begleitplans zur Verlängerung der Start-/Landebahn (z.B. Vogelkirsche, Eberesche, Schwarzer Holunder, Roter Hartriegel, Weißdorn, Schlehe, Rose usw.) zu modifizieren im Hinblick auf die Vermeidung von Gehölzen mit für Vögel attraktiven Früchten? • Können die geplanten ökologischen Ersatzmaßnahmen südlich des geschützten Landschaftsbestandteils Goldgrube (u. a. periodische Gewässer) Auswirkungen für vogelschlagrelevante Arten haben? • Welche Konsequenzen ergeben sich durch die fortschreitende Bebauung des Pleiad-Geländes und den damit einhergehenden Verlust von Ackerflächen (Aufenthaltsbereich von Saatgänsen im Winter) für die vogelschlagrelevanten Arten (Verminderung, Verlagerung)? • Das im Vogelschlaggutachten geforderte Biotopmanagement am Platz und im Umfeld erfordert zumindest die Erstellung eines Kriterienkatalogs mit konkreten, auf die örtlichen Besonderheiten 							weitere Anpassungen zu

Forderungen / Anregungen der Stadt Speyer im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens	Reaktion der Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss				vorwiegend berücksichtigt?		
	Seite	Teil A: Verfügender Teil	Seite	Teil C: Entscheidungsgründe	ja	nein	teils
<p>ausgerichteten Empfehlungen. Diese sollen baldmöglichst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erstellt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es ist zu überprüfen, ob sich aus den Leitlinien zum Biotopmanagement Änderungen oder Anpassungen der im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen als notwendig erweisen. Ggf. sind die verschiedenen Gutachten zur Ausbauplanung untereinander zu harmonisieren. • Es ist zu überprüfen, ob sich aus den Leitlinien zum Biotopmanagement künftig Konflikte mit den Erhaltungszielen benachbarter Schutzgebiete ergeben (NATURA 2000, Geschützter Landschaftsbestandteil Goldgrube). 							