



OBERVERWALTUNGSGERICHT RHEINLAND-PFALZ

BESCHLUSS

In dem Verwaltungsrechtsstreit

des BUND Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e.V., Landesverband
Rheinland-Pfalz, vertreten durch die Vorsitzende Heide Weidemann, Gärtnergasse
16, 55116 Mainz,

- Antragsteller -

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwältin Joy Hensel, Rheinstr. 70,
65185 Wiesbaden,

g e g e n

das Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch den Landesbetrieb Straßen und Ver-
kehr Rheinland-Pfalz - Referat Luftverkehr - Außenstelle Hahn -, vertreten durch
die Geschäftsführer, Gebäude 663, 55483 Hahn - Flughafen,

- Antragsgegner -

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. Gronefeld, Thoma & Kollegen, Prinz-
regentenplatz 23, 81675 München,

beigeladen:

Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH vertr. d. d. Geschäftsführer, Gebäude 667,
55483 Hahn - Flughafen,

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Loh und Kollegen, Jägerstr. 59,
10117 Berlin,

w e g e n Luftverkehrsrechts
 hier: aufschiebende Wirkung

hat der 8. Senat des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz in Koblenz aufgrund der Beratung vom 23. Januar 2006, an der teilgenommen haben

Vorsitzender Richter am Oberverwaltungsgericht Dr. Held
Richter am Oberverwaltungsgericht Stamm
Richter am Oberverwaltungsgericht Utsch

beschlossen:

Unter Abänderung des Beschlusses vom 26. April 2005 (7 B 10018/05.OVG) wird von der dort angeordneten aufschiebenden Wirkung der Klage des Antragstellers gegen den Planfeststellungsbeschluss des Antragsgegners vom 23. Dezember 2004 auch die Nutzung fertig gestellter Teile der Start- und Landebahn in Betriebsrichtungen 21 und 03 ausgenommen, soweit sie ohne weitere Rodungen irgendwelcher Art, d.h. auch Einzelbaumentnahmen oder Wipfelkürzungen, oder weitere Bauarbeiten außerhalb des Flugplatzzaunes (neu) möglich ist.

Der Antragsteller hat die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen zu tragen.

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 6 250 € festgesetzt.

G r ü n d e

I.

Die Beigeladene begehrt die Abänderung eines Beschlusses, mit dem die aufschiebende Wirkung der Klage des Antragstellers gegen den Planfeststellungsbeschluss für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn mit Ausnahme der Durchführung von Bau- und Rodungsarbeiten innerhalb des neuen Flugplatzzaunes angeordnet worden ist.

Der Antragsteller wendet sich mit einer im Verfahren 8 C 10166/05 OVG erhobenen Klage gegen einen am 23. Dezember 2004 auf Antrag der Beigeladenen vom Antragsgegner erlassenen Planfeststellungsbeschluss. Dieser erlaubt es der Beigeladenen, zum Zwecke der künftigen Durchführung interkontinentaler Frachtverkehre die Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt-Hahn unter Verlegung

der Bundesstraße B 327 in südwestlicher Richtung um 1.360 m zu verlängern. Der Antragsteller hält den Planfeststellungsbeschluss vor allem deshalb für rechtswidrig, weil er auch außerhalb des Flugplatzgeländes umfangreiche Rodungsmaßnahmen zur Herstellung der Hindernisfreiheit und damit verbunden die Zerstörung von Lebensräumen streng und besonders geschützter Tierarten sowie erhebliche Beeinträchtigungen gemeldeter und potenzieller FFH-Gebiete zulasse, ohne dass die hierfür erforderlichen rechtlichen Voraussetzungen vorlägen oder auch nur geprüft worden seien.

Mit Beschluss vom 26 April 2005 hat der 7. Senat des erkennenden Gerichts im Verfahren 7 B 10018/05.OVG die aufschiebende Wirkung der Klage des Antragstellers gegen den Planfeststellungsbeschluss unter Hinweis auf die nur im Hauptsacheverfahren zu klärende Vereinbarkeit desselben mit Vorschriften des Naturschutzrechts angeordnet. Hiervon hat er lediglich die Durchführung von Rodungsmaßnahmen und Bauarbeiten innerhalb des neuen Flugplatzzaunes ausgenommen.

Die Beigeladene beantragt nach Fertigstellung der Bauarbeiten für die Start- und Landebahnverlängerung eine Abänderung dieses Beschlusses, um die mittlerweile fertig gestellte Bahn bis zum Abschluss des Hauptsacheverfahrens nutzen zu können, soweit dies ohne weitere Rodungen und Bauarbeiten außerhalb des neuen Flugplatzzaunes möglich ist. Dies erlaube im Interesse wirtschaftlicheren Frachtverkehrs eine sofortige Verlängerung der Startlaufstrecke in Richtung Nordost (Nebenbetriebsrichtung 03) auf 3.500 m. In südwestlicher Startrichtung (Hauptbetriebsrichtung 21) verlängere sich die Startlaufstrecke - allerdings erst nach Anschluss des im Bau befindlichen Rollweges - trotz fehlender Hindernisfreiheit auf 3.295 m, die Landestrecke auf 3.500 m. Eine Umwandlung der bisherigen Nebenbetriebsrichtung in die Hauptbetriebsrichtung drohe bei vorläufiger Nutzung der verlängerten Bahn nicht. Die meteorologischen und technischen Verhältnisse schlossen eine nennenswerte Vermehrung der Starts und Landungen in nordöstliche Richtung aus.

Der Antragsteller hält den Abänderungsantrag mangels entscheidungserheblicher Änderung des Sach- und Rechtslage für unzulässig. Auch sei kein aktueller ziviler Bedarf für eine vorläufig erweiterte Nutzung der Start- und Landebahn dargelegt. An einer Erweiterung der vorläufigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses bestehe wegen dessen mittlerweile offensichtlicher Rechtswidrigkeit kein überwiegendes öffentliches oder privates Interesse. Dies gelte auch deshalb, weil die eingeschränkte, vorläufige Nutzung der verlängerten Bahn gegen die Rechtsordnung verstoße. Ihre Übereinstimmung mit dem planfestgestellten Betrieb sei zweifelhaft, weil der Planfeststellungsbeschluss eine Anpassung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung vorsehe, die möglicherweise noch nicht erfolgt sei. Schließlich werde die bisherige Nebenbetriebsrichtung durch die beabsichtigte Nutzung zur Hauptbetriebsrichtung, was zu einer vom Planfeststellungsbeschluss nicht umfassten Änderung von Drittbetroffenheiten hinsichtlich des Fluglärms führen werde. Schließlich seien Versuche der Beigeladenen bekannt geworden, sich Rodungsrechte im nordöstlichen Bereich des Bahnendes zu verschaffen, was die Besorgnis nicht planfestgestellter Rodungen zur Nutzung der Nebenbetriebsrichtung begründe.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf die Schriftsätze der Beteiligten sowie die vom Antragsgegner im Verfahren 8 C 10166/05.OVG vorgelegten Planfeststellungsakten Bezug genommen.

II.

Der Abänderungsantrag der Beigeladenen ist zulässig. Der Einwand des Antragstellers, es fehle an den Voraussetzungen des § 80 Abs. 7 Satz 2 VwGO, greift nicht durch. Die Beigeladene kann sich auf eine nach dieser Vorschrift erforderliche, entscheidungserhebliche Änderung der Sachlage seit Erlass des Beschlusses vom 26. April 2005 berufen. Denn seinerzeit war nicht absehbar, dass die Start- und Landebahnverlängerung bereits vor einer Entscheidung in der

Hauptsache fertig gestellt sein würde, so dass dieser Umstand in der damaligen Interessenabwägung keine Berücksichtigung gefunden hat.

Der Antrag hat auch in der Sache Erfolg. Das private Interesse der Beigeladenen sowie das öffentliche Interesse am Sofortvollzug des Planfeststellungsbeschlusses überwiegt jedenfalls insoweit das Aufschubinteresse des Antragstellers, als die (eingeschränkte) Nutzung der planfestgestellten Start- und Landebahnverlängerung *ohne* die vom Planfeststellungsbeschluss erlaubte, aber nach Maßgabe des Beschlusses vom 26. April 2005 vorläufig nicht vollziehbare Herstellung der Hindernisfreiheit in Betriebsrichtung 21 in Rede steht.

Die Annahme eines insoweit überwiegenden Vollzugsinteresses scheidet entgegen der Auffassung des Antragstellers nicht schon daran, dass seiner im Verfahren 8 C 10166/05.OVG erhobenen Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss bei summarischer Prüfung im Eilverfahren *offensichtliche* Erfolgsaussichten zugewilligt werden müssten. Dies ist im Hinblick auf die Komplexität und Klärungsbedürftigkeit der in Rede stehenden Rechtsfragen, etwa der Abgrenzung des (potenziellen) FFH-Gebietes „Ahringsbachtal“, der - damit zusammenhängenden - Erheblichkeit von Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets, der Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Zulassung der Beeinträchtigung oder der Relevanz planfestgestellter Eingriffe im Rahmen artenschutzrechtlicher Verbote, nicht der Fall. Vielmehr müssen die Erfolgsaussichten des Hauptsacherechtsbehelfs vor diesem Hintergrund nach wie vor als offen angesehen werden mit der Folge, dass eine von den Erfolgsaussichten des Hauptsacheverfahrens unabhängige Interessenabwägung vorzunehmen ist (s. z.B. BVerwG, Beschluss vom 17. Mai 2004, Buchholz 310 § 80 Nr. 68). Bei einer derartigen Interessenabwägung setzt sich das Vollzugsinteresse im Hinblick auf die gesetzliche Anordnung des Sofortvollzuges gemäß § 10 Abs. 6 Satz 1 LuftVG zwar nicht regelhaft durch, schlägt aber mit erheblichem Gewicht zu Buche (s. BVerwG, Beschluss vom 14. April 2005, NVwZ 2005, 689)

Die Gewichtigkeit des Vollzugsinteresses hinsichtlich der hier in Rede stehenden Teilvollziehung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses wird zunächst nicht dadurch in Frage gestellt, dass die beabsichtigte eingeschränkte Nutzung der verlängerten Start- und Landebahn nur unter Verstoß gegen die Rechtsordnung möglich ist. Der Abänderungsantrag der Beigeladenen beschränkt sich darauf, die ihr durch den *Planfeststellungsbeschluss* verliehenen Rechte in größerem Umfang als bisher vorläufig ausüben zu dürfen. Ein *nicht* vom Planfeststellungsbeschluss gedeckter und *deshalb* gegen die Rechtsordnung verstoßender Flugbetrieb einschließlich zusätzlicher Rodungen am nordöstlichen Bahnende, deren Vorbereitung die Beigeladene bestreitet, wird daher durch den beantragten Änderungsbeschluss nicht legitimiert. Dass im übrigen die eingeschränkte Nutzung der verlängerten Start- und Landebahn, die hinter der planfestgestellten Nutzung deutlich zurückbleibt, wegen etwaiger zusätzlicher Genehmigungserfordernisse auf unüberwindliche rechtliche Hindernisse stoßen könnte, ist weder vom Antragsteller dargelegt noch sonst ersichtlich.

Des Weiteren erweist sich das Vollziehungsinteresse der Beigeladenen hinsichtlich der beabsichtigten Nutzung auch nicht deshalb als ausnahmsweise als unbeachtlich, weil bis zur Hauptsacheentscheidung ein Bedarf für die (zivile) Nutzung der verlängerten Start- und Landebahn offensichtlich ausgeschlossen ist. Die Beigeladene hat im Antragsschriftsatz nachvollziehbar dargelegt, dass die bereits derzeit mögliche vorläufige Nutzung der verlängerten Bahn in Nebenbetriebsrichtung 03 sowie die nach Fertigstellung des Rollweges und entsprechender Abstimmung mit der Flugsicherung beabsichtigte erweiterte Nutzung in Hauptbetriebsrichtung 21 sie auch bei fortbestehender Hindernissituation am südwestlichen Bahnende in die Lage versetzt, Nachfrage amerikanischer Luftfrachtunternehmen nach interkontinentalem Frachtverkehr besser als bisher zu befriedigen. Eines Bedarfsnachweises in Form konkreter Anfragen von Unternehmen für bestimmte Flüge bedarf es angesichts der Regelung des § 10 Abs. 6 Satz 1 LuftVG nicht. Entgegen der Auffassung des Antragstellers ist der behauptete Bedarf auch nicht deshalb im Rahmen der Interessenabwägung unbeachtlich, weil es sich bei

den Flügen eines in Betracht kommenden Unternehmens um Militärflüge handelt, die dem Charakter des planfestgestellten Vorhabens als Konversionsprojekt widersprechen. Denn die Beigeladene hat zutreffend darauf hingewiesen, dass kommerziell durchgeführter Personen- oder Frachtflugverkehr nicht deshalb als Militärluftfahrt anzusehen ist, weil Soldaten oder militärische Güter befördert werden.

Demgegenüber hat der Antragsteller nicht dargelegt, dass die vorläufige Zulassung einer eingeschränkten Nutzung der Start- und Landebahn *von ihm wahrzunehmende* Belange in einem Maß beeinträchtigt, das ein überwiegendes Suspensivinteresse begründen könnte.

Nach geltendem nationalem Naturschutzrecht (s. § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG) können Naturschutzverbände im Klageverfahren nur die Einhaltung naturschutzrechtlicher Vorschriften im weiteren Sinne, hier vor allem der Richtlinie 92/43/EWG und der §§ 42f. BNatSchG, überprüfen lassen (BVerwG, Beschluss vom 01. April 2005, NuR 2005, 709). Die Effektivität des *diesbezüglichen* Hauptsacherechtschutzes für den Antragsteller wird aber durch den Antrag der Beigeladenen in keiner Weise in Frage gestellt. Denn es ist weder vorgetragen noch ersichtlich, dass Schutzgüter naturschutzrechtlicher Vorschriften durch die von der Beigeladenen beabsichtigte, eingeschränkte Ausnutzung des Planfeststellungsbeschlusses irreversibel geschädigt werden; derartiges droht vielmehr allenfalls durch die zwar ebenfalls planfestgestellte, aber nach Maßgabe des Beschlusses vom 26. April 2005 weiterhin nicht sofort vollziehbare Herstellung der Hindernisfreiheit in Betriebsrichtung 21.

Soweit sich der Antragsteller auf die „Wahrung der Rechtssicherheit“ (s. Schriftsatz seiner Verfahrensbevollmächtigten vom 3. Januar 2006, S. 4) und die Beeinträchtigung der Lärmschutzbelange Dritter bei verstärkter Nutzung der bisherigen Nebenbetriebsrichtung 03 beruft, verleiht ihm dies kein schutzwürdiges Interesse an der aufschiebenden Wirkung seiner Klage.

Nach Auffassung des Senats spricht schon vieles dafür, dass im Rahmen der vorliegend erforderlichen Interessenabwägung naturschutzfremde Belange nicht zugunsten des Antragstellers in Ansatz gebracht werden können, weil er sich auch im Rahmen des gemäß § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG beschränkten Hauptsache-rechtsschutzes hierauf nicht berufen kann. Die im Hauptsacheverfahren vertretene Auffassung des Antragstellers, der Fristablauf für die Umsetzung der Richtlinie 2003/35 EG vom 26. Mai 2003 (ABl. L 156, S. 17) am 25. Juni 2005 (s. Art. 6 Abs. 1 der Richtlinie) berechtige ihn wegen deren unmittelbarer Wirkung, mittels Verbandsklage die objektive Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses vollumfänglich zur Prüfung zu stellen, begegnet erheblichen Bedenken. Der durch Art. 3 Nr. 7 dieser Richtlinie neu eingefügte Art. 10a der Richtlinie 85/337/EWG (UVP-Richtlinie) dürfte zumindest im vorliegenden Fall ungeeignet sein, das durch § 61 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG eröffnete und zugleich beschränkte Verbandsklagerecht auf die Prüfung der Vereinbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses mit nicht-naturschutzrechtlichen Vorschriften des Umweltrechts (s. dazu § 2 Abs. 6 des Entwurfs des Bundesumweltministeriums für ein Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz vom 21. Februar 2005, Kab.Nr. 15 16 100 01) oder gar mit allen in Betracht kommenden Rechtsvorschriften zu erweitern. Denn ungeachtet der Frage, ob diese Richtlinienregelung inhaltlich die Voraussetzungen für eine unmittelbare Geltung von Richtlinien erfüllt, erscheint zweifelhaft, ob ihr zeitlicher Geltungsanspruch das vom Antragsteller angestrebte Hauptsacheverfahren erfasst. Eine unmittelbare Wirkung der Richtlinie 2003/35 EG kann frühestens mit Ablauf des 25. Juni 2005 eingetreten sein. Zu diesem Zeitpunkt war aber das Planfeststellungsverfahren für die Start- und Landebahnverlängerung des Flughafens Frankfurt – Hahn nicht nur eingeleitet, sondern auch abgeschlossen. Da die Richtlinie die Mitgliedstaaten nicht ausdrücklich zur *rückwirkenden* Einführung eines - auf Vorschriften des gesamten Umweltrechts - erweiterten Verbandsklagerechts gegen UVP-pflichtige Entscheidungen verpflichtet, dürfte sie unter Berücksichtigung der auch im Europarecht geltenden Grundsätze der Rechtssicherheit und des Vertrauensschutzes (s. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 11. Juni 1993, NuR 1995, 141, 142) selbst im Falle ihrer unmittelbaren Geltung nur Wirkung für solche Entscheidungen

entfalten, bei denen das Verfahren *nach* Eintritt dieser Geltung eingeleitet worden ist (s. auch die geplante Übergangsvorschrift in § 4 des oben erwähnten Gesetzesentwurfs).

Unabhängig davon werden aber die vom Antragsteller geltend gemachten naturschutzfremden Belange nicht in einer Weise betroffen, die das (Teil-) Vollzugsinteresse der Beigeladenen überwinden könnte. Die „Rechtssicherheit“ wird durch eine vorläufige *Benutzung* der verlängerten Bahn in eingeschränktem Umfang schon deshalb nicht gefährdet, weil damit keine unumkehrbare, möglicherweise rechtswidrige Faktenlage geschaffen wird. Auch droht bei Nutzung der Bahnverlängerung in nordöstlicher Start- und Landerichtung keine vom Antragsteller befürchtete Lärmverlagerung durch faktische Änderung der Hauptbetriebsrichtung. Ungeachtet der Frage, ob die hier angeordnete Erweiterung der sofortigen Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses überhaupt Rechtsgrundlage für die (vorläufige) Änderung der diesem zugrunde liegenden Hauptbetriebsrichtung sein könnte, hat die Beigeladene nach Auffassung des Senats überzeugend dargelegt, dass aus technischen und meteorologischen Gründen eine *zahlenmäßig* wesentlich stärkere Nutzung der Betriebsrichtung 03 ausscheidet.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 154 Abs. 1, 162 Abs. 3 VwGO. Die Streitwertfestsetzung beruht auf §§ 53 Abs. 3 Nr. 1, 52 GKG.

gez. Dr. Held

gez. Stamm

gez. Utsch