

# REGIERUNG VON MITTELFRANKEN

- Luftamt Nordbayern -



Luftamt Nordbayern • Postfach 99 01 55 • 90268 Nürnberg

## Einschreiben mit Rückschein

Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG  
Herren Geschäftsführer Hermann Seiferth und  
Klaus-Jochen Weidner  
Pirk 20 a  
95032 Hof

|                                    |   |  |                              |                       |                              |                     |
|------------------------------------|---|--|------------------------------|-----------------------|------------------------------|---------------------|
| Ihr Zeichen<br>Ihre Nachricht vom  | Unser Zeichen (Bitte bei Antwort angeben)<br>Ihre Ansprechpartnerin/Ihr Ansprechpartner | E-Mail: luftamt.nord@reg-mfr.bayern.de | Telefon<br>0911 52700-<br>21 | Fax<br>0911<br>364446 | Erreichbarkeit<br>Zi. Nr. 28 | Datum<br>18.06.2007 |
| s0725rvm/tf 08 56000<br>26.07.2005 | 25 – 3721.1.2<br>Herr Kreitinger  |  |                              |                       |                              |                     |

## **Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Hof-Plauen zum Verkehrsflughafen**

Die Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - erlässt folgenden

### **B e s c h e i d :**

1. Der Antrag der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG vom 26.07.2005 auf Feststellung der Pläne für die Verlegung und Verlängerung der Start-/Landebahn des Verkehrslandeplatzes Hof-Plauen nebst dazugehöriger Flugbetriebsflächen und Anlagen der technischen Ausrüstung, Hochbauflächen sowie Ausbau- und Ersatzmaßnahmen, wird abgelehnt.
2. Die Anträge der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG vom 26.07.2005, den bestehenden Verkehrslandeplatz Hof-Plauen nach § 8 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Anlage und Betrieb als Flughafen des allgemeinen Verkehrs (Verkehrsflughafen) im Sinne des § 38 Abs. 2 Nr. 1 Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO) zuzulassen und die Begrenzung des Flugbetriebs auf Flugzeuge und Hubschrauber mit 20 t höchstzulässiger Flugmasse aufzuheben, werden ebenfalls abgelehnt.
3. Es wird festgestellt, dass damit alle weiteren in diesem Zusammenhang gestellten Anträge auf Erteilung der zur Anlage und zum Betrieb des Vorhabens erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen und Planfeststellungen gegenstandslos geworden sind. Dies gilt insbesondere auch für die Anträge auf Anpassung der luftrechtlichen Genehmigung nach § 6 Abs.4 Satz 1 (LuftVG) und Festlegung eines Ausbauplans nach § 12 Abs. 1 LuftVG.

...

**Frachtschrift**  
Flughafenstr. 100  
90411 Nürnberg

**Briefanschrift**  
Postfach 99 01 55  
90268 Nürnberg

**Telefon** 0911 52700-0  
**Telefax** 0911 364446  
**E-Mail** luftamt.nord@reg-mfr.bayern.de  
**Telefon Lärmschutzbeauftragter** 0911 5298062

**Öffentliche Verkehrsmittel**  
Haltestelle Flughafen  
**Bus:** Linie 32 und 33  
**U-Bahn:** Linie 2

4. Die Antragstellerin hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.
5. Es wird eine Gebühr in Höhe von 300.000,-- € festgesetzt. Über die Höhe der entstandenen Auslagen wird mit gesondertem Bescheid entschieden werden.

## A.

### **Sachverhalt:**

#### I. Vorgeschichte

Der zurzeit als Verkehrslandeplatz bestehende Flugplatz Hof-Plauen wurde erstmals mit Bescheid der Regierung von Oberfranken vom 26.05.1966 - seinerzeit noch unter der Bezeichnung "Hof" - luftrechtlich genehmigt. Die Länge der Start- und Landebahn betrug 700 m. Mit Bescheid vom 13.05.1968 wurde die Betriebsaufnahme gestattet. In den folgenden Jahren wurde die Start- und Landebahn auf 820 m verlängert und mit einem Asphaltbelag versehen. Mit Bescheid der Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - vom 07.02.1983 wurde die luftrechtliche Genehmigung zur Anlegung einer neuen Start- und Landebahn mit den Abmessungen 1.180m x 30 m ca. 65 m nördlich parallel zur bestehenden Bahn erteilt, wobei die bisherige Bahn als Rollbahn weiterverwendet werden sollte. Anlass für diese Erweiterung der Flugplatzanlage war die Tatsache, dass seit Oktober 1972 von Hof aus eine gewerbsmäßige Personenbeförderung stattfand (sog. Bedarfsluftverkehr zu festen Zeiten), in dessen Rahmen regelmäßig die Flugplätze Frankfurt, Hof und Bayreuth angefliegen wurden. Zur Sicherung dieses für den oberfränkischen Wirtschaftsraum bedeutsamen "Linienverkehrs" wurden auf dem Landeplatz Hof durch die Installation von Funknavigationshilfen, die Einrichtung einer Kontrollzone und anderen begleitenden Maßnahmen die Voraussetzungen geschaffen, Flugbetrieb in beschränktem Umfang auch nach Instrumentenflugregeln durchzuführen. Dies war auf der vorhandenen Bahn wegen ihrer zu geringen Länge sowie aufgrund der höheren Anforderungen an die Hindernisfreiheit in den an die Bahn angrenzenden Bereichen nicht auf Dauer möglich.

In den darauf folgenden Jahren wurden weitere Verbesserungsmaßnahmen auf dem Flugplatz durchgeführt, die ihren Abschluss schließlich in dem Bescheid der Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - vom 30.12.1992 fanden, mit dem der Flugplatz in den heutigen Abmessungen und Anlagen luftrechtlich genehmigt wurde.

Neben dem Linienverkehr entwickelte sich ab dem Jahr 1987 im bestimmten Umfang auch ein Charterflug/Touristikverkehr einschließlich Tramp- und Anforderungsverkehr mit Maschinen des Typs BAe 146, Avro und Dash 8-400, der im Spitzenjahr 1999 zu 12.138 Starts/Landungen geführt hat, wobei insgesamt 43.064 Passagiere befördert wurden. Im Jahr 2002 ging die Zahl der in diesem Segment erreichten Flugbewegungen allerdings schon wieder auf 9.634 Starts/Landungen zurück. Ab dem Jahr 2003 schließlich wurde der Pauschalreiseflugverkehr vollständig eingestellt.

#### II. Raumordnungsverfahren

Im Zuge weiterer Überlegungen zum Ausbau des Flugplatzes führte die Regierung von Oberfranken im Jahr 2001/2002 auf Antrag der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG ein Raumordnungsverfahren durch, in dem zunächst drei Varianten für die Anlegung einer

neuen Start- und Landebahn mit den Abmessungen von 2.300 x 30 m untersucht wurden. Mit landesplanerischer Beurteilung vom 30.09.2002 stellte die Regierung von Oberfranken fest, dass die Variante 3 unter einer Reihe von Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht. Im Jahr 2003 reichte die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG eine weitere Variante 3a nach, die eine Verlängerung der Bahn (Variante 3) um 180 m bei gleichzeitiger Verschiebung um 150 m nach Osten sowie eine Verbreiterung auf 45 m vorsieht.

Die Regierung von Oberfranken kam nach Überprüfung mit Schreiben vom 15.12.2003 zu dem Ergebnis, dass diese Variante 3a zwar in den Punkten Straßenbau, Land- und Forstwirtschaft sowie Boden deutlich von der Variante 3 abweicht; die Abweichungen seien jedoch nicht so gravierend, dass sie eine Unvereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung zur Folge hätten. Zusammenfassend sei deshalb festzustellen, dass auch die Variante 3a bei Beachtung der Maßgaben und Hinweise der landesplanerischen Beurteilung vom 30.09.2003 den Erfordernissen der Raumordnung entspricht.

### III. Antrag vom 17.02.2005

Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens stellte die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG zunächst mit Schreiben vom 17.02.2005 einen Antrag auf Planfeststellung einer neuen Start- und Landebahn mit den Abmessungen von 2.480 x 45 m, einschließlich Nebenanlagen, sowie Aufstufung zum Verkehrsflughafen und begründete dies im Wesentlichen damit, dass der Flugplatz ausgebaut werden müsse, um durch den dann möglichen Einsatz größerer Maschinen die Wiederaufnahme des im Jahr 2003 eingestellten Charterverkehrs zu ermöglichen. Die Kosten für den defizitären Linienverkehr könnten damit gesenkt und der Flugplatz insgesamt auf eine bessere wirtschaftliche Basis gestellt werden. Nachdem sich jedoch sämtliche in Frage kommenden Charterunternehmen und Reiseveranstalter zu einem möglichen Standort Hof-Plauen ablehnend geäußert hatten, stellte die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG mit Schreiben vom 26.07.2005 einen neuen Antrag mit geänderter Begründung, wobei der Umfang der begehrten Planfeststellung unverändert blieb.

Mit Schreiben vom 16.11.2005 teilte die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG mit, dass sie ihren ursprünglichen Antrag vom 17.02.2005 zurücknimmt.

### IV. Antrag vom 26.07.2005

1. Gegenstand des jetzigen Antrages vom 26.07.2005 ist es, im Wege der Planfeststellung nach §§ 8 ff. des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i.V.m. Art. 73 ff. Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) den Plan für die Verlegung und Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Hof-Plauen nebst den dazugehörigen Flugbetriebsflächen und -anlagen, der technischen Ausrüstung, den Hochbauflächen sowie den Ausbau- und Ersatzmaßnahmen nach Maßgabe der dem Antrag beigefügten Unterlagen festzustellen und damit Anlage und Betrieb der planfestzustellenden Anlagen zuzulassen.

Es wird ferner beantragt, alle zur Anlage und zum Betrieb des zur Planfeststellung nachgesuchten Vorhabens erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen und Planfeststellungen (§ 9 Abs. 1 LuftVG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG), ggf. auch über die mit diesem Planfeststellungsantrag gestellten Einzelanträge hinaus, einschließlich aller erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse, Bewilligungen und Planfeststellungen (§ 14 WHG) zu erteilen.

Die Feststellung folgender Pläne, Maßnahmenblätter und Verzeichnisse wird beantragt:

|         |  |                 |
|---------|--|-----------------|
| Nr. 1   | Plan der Flugbetriebsflächen   | M 1 : 5.000     |
| Nr. 2   | Plan der technischen Anlagen   | M 1 : 5.000     |
| Nr. 3   | Plan des Flughafengeländes / Zaunverlauf                             | M 1 : 5.000     |
| Nr. 6   | Lageplan Voreinflugzeichen 11  | M 1 : 5.000     |
| Nr. 7   | Lageplan Voreinflugzeichen 29  | M 1 : 5.000     |
| Nr. 10  | Lageplan Ver- und Entsiegelung                                       | M 1 : 5.000     |
| Nr. 11  | Entwidmungs- und Abbruchplan   | M 1 : 5.000     |
| Nr. 1   | Plan der baulichen Anlagen   | M 1 : 5.000     |
| Nr. 4   | Übersichtslageplan<br>Entwässerung                                   | M 1 : 2.500     |
| Nr. 5   | Übersichtslageplan<br>Rechennetzplan                                 | M 1 : 2.500     |
| Nr. 6   | Lageplan Entwässerung, Bereich Westen                                | M 1 : 1.000     |
| Nr. 7   | Lageplan Entwässerung, Bereich Mitte                                 | M 1 : 1.000     |
| Nr. 8   | Lageplan Entwässerung, Bereich Osten                                 | M 1 : 1.000     |
| Nr. 9   | Lageplan Entwässerung, Bereich Süden                                 | M 1 : 1.000     |
| Nr. 12  | Längsschnitt Start-/Landebahn  | M 1 : 2.000/200 |
| Nr. 13  | Längsschnitt Rollbahn B/A/H  | M 1 : 2.000/200 |
| Nr. 14  | Längsschnitt Rollbahn C  | M 1 : 2.000/200 |
| Nr. 15  | Längsschnitt Rollbahn D  | M 1 : 2.000/200 |
| Nr. 16  | Längsschnitt Rollbahn E  | M 1 : 2.000/200 |
| Nr. 17  | Längsschnitt Rollbahn F  | M 1 : 2.000/200 |
| Nr. 18  | Längsschnitt Rollbahn G  | M 1 : 2.000/200 |
| Nr. 21  | Querschnitt Start-/Landebahn<br>bei Stat. 01+200                     | M 1 : 2.000/200 |
| Nr. 22  | Querschnitt Start-/Landebahn<br>bei Stat. 01+450                     | M 1 : 2.000/200 |
| Nr. 23  | Querschnitt Start-/Landebahn<br>bei Stat. 02+200                     | M 1 : 2.000/200 |
| Nr. 2.1 | Übersichtsplan waldbauliche und<br>landschaftspflegerische Maßnahmen | M 1 : 10.000    |
| Nr. 2.2 | Lageplan der landschaftspflegerischen<br>Maßnahmen                   | M 1 : 5.000     |
| Nr. 5   | Grunderwerbsplan   | M 1 : 5.000     |

Teil 5a, Anlage 1 Grunderwerbsverzeichnis

Teil 5a, Anlage 2 Bauwerksverzeichnis

- A1 Ausgleichmaßnahme (Anlage von Gehölzgruppen und Extensivgrünland auf den Böschungen am Rand der geplanten Flughafenanlage)
- A2 Ausgleichmaßnahme (Anlage von magerem Extensivgrünland auf dem geplanten Flughafengelände)
- E1 Ersatzmaßnahme (Neuaufforstung mit Laubwald im Bereich des bestehenden Flughafengeländes)
- E2 Ersatzmaßnahme (Umbau von Fichtenforst zu standortgemäßem Laubwald)
- E3 Ersatzmaßnahme (Neuaufforstung von standortgemäßem Laubwald auf Agrarflächen im Umfeld der geplanten Flughafenanlage)
- E4 Ersatzmaßnahme (Freistellung und Initialpflanzung von Auengehölzen am Göstrabach)
- E5 Ersatzmaßnahme (Anlage von magerem Extensivgrünland südwestlich, außerhalb des geplanten Flughafengeländes)
- E6 Ersatzmaßnahme (Renaturierung von Bachläufen und Feuchtfächen in der Umgebung des geplanten Flughafengeländes)
- S1, E7 Schutzmaßnahme, Ersatzmaßnahme (Anlage von vier Regenrückhaltebecken am Rande des geplanten Flughafengeländes)
- V1 Vermeidungsmaßnahme (Umwandlung von Fichtenforsten in strukturreiche Waldsäume im Bereich des geplanten Flughafengeländes)
- G1 Gestaltungsmaßnahme (Eingrünung der geplanten Parkflächen mit standortgemäßen Laubbäumen)

2. Weiterhin wird beantragt, die luftrechtliche Genehmigung gem. § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG an das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens anzupassen. Hierzu wurden die nach § 40 Abs. 1 Nrn. 6 und 7 LuftVZO erforderlichen Planunterlagen, einschließlich Erläuterungsbericht, vorgelegt.

|   |                    |
|---|--------------------|
| Übersichtsplan gem. § 40 Abs. 1 Nr. 6a LuftVZO                              | M 1 : 25.000       |
| Lageplan gem. § 40 Abs. 1 Nr. 6b LuftVZO                                    | M 1 : 5.000        |
| Längsschnitt gem. § 40 Abs. 1 Nr. 7a LuftVZO                                | M 1 : 25.000/2.500 |
| Längsschnitt gem. § 40 Abs. 1 Nr. 7b LuftVZO                                | M 1 : 5.000/ 500   |
| Querschnitte gem. § 40 Abs. 1 Nr. 7c LuftVZO<br>bei Schwelle 11, 29 und FBP | M 1 : 2.500        |

3. Ferner wird beantragt, den bestehenden Verkehrslandeplatz Hof-Plauen aufzustufen und als Verkehrsflughafen im Sinne des § 38 Abs. 2 Nr. 1 LuftVZO zuzulassen. Hierin ist eingeschlossen die Bestimmung eines Bauschutzbereiches gem. § 12 LuftVG (vgl.

Plan-Nr. 1 M 1 : 25.000 der Planunterlagen zum Genehmigungsverfahren nach § 6 Abs. 4 Satz 1 LuftVG). Gleichzeitig soll eine Teilfläche des bestehenden Verkehrslandeplatzes nach Maßgabe des Plans Nr. 11 der Antragsunterlagen aufgegeben werden.

4. Schließlich wird beantragt, die Begrenzung des Flugbetriebes auf dem Verkehrsflughafen auf Flugzeuge und Hubschrauber mit derzeit 20 t höchstzulässiger Flugmasse aufzuheben.
5. Mit dem Planfeststellungsantrag wurde der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) der Firma Dorsch Consult München vom Februar 2005 sowie ein forstliches Gutachten der Firma Kapp vom Juli 2004 vorgelegt. Der Landschaftspflegerische Begleitplan enthält auch die Beschreibungen der Ausgleichs-, Ersatz-, Schutz-, Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen.
6. Dem Planfeststellungsantrag ebenfalls beigelegt war eine Umweltverträglichkeitsstudie, einschließlich Plänen, mit folgenden Gutachten und Untersuchungen:
  - Teil 8b Fledermausgutachten Oktober 2004,  
Faunistische Sonderuntersuchung Schmetterlinge (Tagfalter und Widderchen), September 2004  
Faunistische Sonderuntersuchung Gewässerfauna, Oktober 2004, jeweils Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, München
  - Teil 8c Studie über Lärmauswirkungen auf die heimische Tierwelt, Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, München, 2004
  - Teil 8e Fachbeitrag Klima zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung, Dr.-Ing. Frank Dröscher - Technischer Umweltschutz, Tübingen, 30.11.2004
  - Teil 8g Fachbeitrag Gerüche zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung, Dr.-Ing. Frank Dröscher - Technischer Umweltschutz, Tübingen, 30.11.2004
7. Bezüglich der FFH-Verträglichkeit wurde eine Verträglichkeitsabschätzung der Firma Dorsch Consult GmbH vom Oktober 2004 vorgelegt.
8. Zur nachrichtlichen Information über das Vorhaben wurden den Unterlagen folgende Pläne beigegeben:

|        |   |                     |
|--------|---|---------------------|
| Nr. 8  | Lageplan Höhenlinien                                      | M 1 : 5.000         |
| Nr. 9  | Lageplan Höhendifferenzlinien<br>Auf- und Abtragsbereiche | M 1 : 5.000         |
| Nr. 19 | Längsschnitt Anflugbefeuerung Schwelle 11                 | M 1 : 5.000/1 : 300 |
| Nr. 20 | Längsschnitt Anflugbefeuerung Schwelle 29                 | M 1 : 5.000/1 : 300 |
| Nr. 24 | Regelprofil Start-/Landebahn                              | M 1 : 250/1 : 50    |
| Nr. 25 | Regelprofil Rollbahn und Passagiervorfeld                 | M 1 : 250/1 : 50    |

|         |  |                  |
|---------|--|------------------|
| Nr. 10  | Regelpläne (2 Stück) Entwässerungsrinne  | M 1 : 10         |
| Nr. 11  | Regelplan Normalschacht  | M 1 : 25         |
| Nr. 12  | Regelplan Großprofilschacht  | M 1 : 25         |
| Nr. 13  | Regelplan Beckenüberlauf   | M 1 : 25         |
| Nr. 15  | Regelplan Regenüberlaufbecken  | M 1 : 50         |
| Nr. 15  | Regelplan Schmutzwasserpumpwerk  | M 1 : 25         |
| Nr. 16  | Regelplan Mess- und Schieberschacht  | M 1 : 25         |
| Nr. 17  | Regelplan TOC-Messung  | M 1 : 25/1 : 50  |
| Nr. 18  | Regelplan Regenrückhaltebecken<br>Schutzzone für Einflugzeichen (Teil 5a, Anlage 3)  | M 1 : 50/1 : 250 |
| Nr. 4   | Plan der Hauptleitungsstraßen  | M 1 : 5.000      |
| Nr. 10  | Regelplan Entwässerungsrinne   | M 1 : 10         |
| Nr. 1.1 | Bestands- und Konfliktplan<br>Realnutzung und Biotoptypen  | M 1 : 5.000      |
| Nr. 1.2 | Bestands- und Konfliktplan<br>Arten und Lebensräume  | M 1 : 5.000      |
| Nr. 1.3 | Bestands- und Konfliktplan<br>Boden  | M 1 : 5.000      |
| Nr. 1.4 | Bestands- und Konfliktplan<br>Wasser   | M 1 : 5.000      |
| Nr. 1.5 | Bestands- und Konfliktplan<br>Klima und Luft   | M 1 : 5.000      |
| Nr. 1.6 | Bestands- und Konfliktplan<br>Landschaft   | M 1 : 5.000      |
| PI.01   | Darstellung der ausgewählten Nachweisorde<br>und der Flugverfahren für die Ausbauprognose                                    | M 1 : 25.000     |
| PI.02   | Darstellung der Flugverfahren für den<br>Ist-Stand 2002  |                  |
| PI.03   | Darstellung der Flugverfahren für die<br>Ausbauprognose 2020   |                  |
| PI. 04  | Fluglärmkonturen für den Ist-Stand 2002,<br>reale Verurteilungen der Flugbewegungen<br>auf die Betriebsrichtungen 09 und 27  | M 1 : 25.000     |
| PI. 05  | Fluglärmkonturen für den Ist-Stand 2002,<br>100 % der Flugbewegungen in<br>Betriebsrichtungen 09                             | M 1 : 25.000     |
| PI. 06  | Fluglärmkonturen für den Ist-Stand 2002,<br>100 % der Flugbewegungen in<br>Betriebsrichtungen 27                             | M 1 : 25.000     |
| PI. 07  | Fluglärmkonturen für die Ausbauprognose<br>2020, reale Verteilung der Flugbewegungen<br>auf die Betriebsrichtungen 11 und 29 | M 1 : 25.000     |

|        |  |              |
|--------|--|--------------|
| Pl. 08 | Fluglärmkonturen für die Ausbauprognose 2020, 100 % der Flugbewegungen in Betriebsrichtungen 11                        | M 1 : 25.000 |
| Pl. 09 | Fluglärmkonturen für die Ausbauprognose 2020, 100 % der Flugbewegungen in Betriebsrichtungen 29                        | M 1 : 25.000 |
| Pl.10  | Vergleich der Fluglärmkonturen der Ausbauprognose 2020 und Ist-Stand 2002, reale Verteilung auf die Betriebsrichtungen | M 1 : 25.000 |

9. Folgende technischen Erläuterungsberichte wurden zum Planfeststellungsantrag vorgelegt:

- Technischer Erläuterungsbericht, airplan Ingenieurgesellschaft mbH, Stuttgart, Juni 2005
- Technische Beschreibung zu den Unterlagen des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens nach § 6 LuftVG, Februar 2005
- Erläuterungsbericht zum Plan der baulichen Anlagen, airplan Ingenieurgesellschaft mbH, Stuttgart, Juni 2004
- Entwässerungsplanung, airplan Ingenieurgesellschaft mbH, Stuttgart, H.P. Gauff Ingenieure GmbH & Co.KG, Nürnberg, 03.11.2003

10. Folgende Gutachten wurden zum Planfeststellungsantrag vorgelegt:

- Erweiterung Flughafen Hof-Plauen, Fluggast- und Flugbewegungsprognose bis zum Jahr 2020, Verkehrswissenschaftliches Institut der RWTH Aachen, 13.01.2004
- Ergänzung und Aktualisierung der prognostizierten Angebotsentwicklung im Linien -und Touristikverkehr sowie der Nachfrageentwicklung im Geschäftsreiseflugverkehr (Taxi- und Werkverkehr) am Regionalflughafen Hof-Plauen bis zum Jahr 2020, ARC GmbH, Aachen, Karl-Friedrich-Müller, Aviation Consultant, Herdecke, 30.06.2005, nebst Anlagen
- Verkehrsgutachten H.P. Gauff Ingenieure GmbH & Co.KG, Nürnberg, Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, München, 2004
- Untersuchung/Studie über die Beurteilung der vorhandenen Start-/Landebahn auf Basis der Anforderungen der Code-Zahl 3, sowie Überlegungen über die Verlängerung der vorhandenen Start- und Landebahn auf 2.100 m, airplan Ingenieurgesellschaft, Stuttgart, Mai 2003, mit folgenden Plänen:

Plan Nr. 1 Lageplan Stufe 1, M 1 : 5.000

Plan Nr. 2 Längsschnitt Stufe 1, M 1 : 5.000/500

Plan Nr. 3 Lageplan Stufe 2, M 1 : 5.000



Plan Nr. 4 Längsschnitt Stufe 2, M 1 : 5.000/500

- Flugleistungsberechnungen, Jürgen Mihlan, Aviation Consultant, Erzhausen, Juni 2004
- Untersuchungen einer Null-Variante, Jürgen Mihlan, Aviation Consultant, Erzhausen, Juni 2004
- Schalltechnisches Gutachten über vorhandene und zu erwartende Fluglärmbelastung, Avia Consult, Rüdiger Bartel und Klaus Schmelter GbR, Strausberg, November 2004
- Bodenlärmgutachten, Avia Consult, Rüdiger Bartel und Klaus Schmelter GbR, Strausberg; KSZ, Köckritz, Schenk, Zick Ingenieurbüro GmbH, November 2004
- Lärmmedizinisches Gutachten, Prof. Dr. Klaus Scheuch, Bannewitz, 07.02.2005
- Technisches Luftschadstoffgutachten zur Umweltverträglichkeitsuntersuchung, Dr.-Ing. Frank Dröscher, Technischer Umweltschutz, Tübingen, 30.11.2004
- Biotopgutachten für den Verkehrsflughafen Hof-Plauen - Maßnahmen zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr, Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e.V., Traben-Trarbach, 31.03.2005
- Gutachten über die flugklimatologischen Verhältnisse auf dem Flughafen Hof-Plauen, Deutscher Wetterdienst, München, Mai 2004
- Geotechnischer Bericht - Baugrunduntersuchung, IFB Eigenschenk GmbH, Deggendorf, 01.07.2005
- Hydrogeologischer Bericht - Fachgutachten Hydrogeologie, IFB Eigenschenk GmbH, Deggendorf, 01.07.2005
- Hydrologischer Bericht - Fachgutachten Hydrologie/Gewässerkunde, IFB Eigenschenk GmbH, Deggendorf, 01.07.2005

## 11. Besondere Einzelanträge:

### 11.1 Für die Herstellung der Flugbetriebsflächen wird folgendes beantragt:

Es ist zulässig, von den in den Plänen Nr. 12 (Längsschnitt Start-/Landebahn), Nr. 13 (Längsschnitt Rollbahn B/A/H), Nr. 14 (Längsschnitt Rollbahn C), Nr. 15 (Längsschnitt Rollbahn D), Nr. 16 (Längsschnitt Rollbahn E), Nr. 17 (Längsschnitt Rollbahn F) und Nr. 18 (Längsschnitt Rollbahn G) angegebenen Höhenlagen der Flugbetriebsflächen im Zuge der Errichtung des Vorhabens um 0,25 m abzuweichen, wenn hierbei die zulässigen Quer- und Längsneigungen der Flugbetriebsflächen eingehalten werden und die ordnungsgemäße Entwässerung der Flugbetriebsflächen nach Maßgabe der zur Planfeststellung nachgesuchten Pläne gesichert ist.

11.2 Für den Vollzug des Plans der baulichen Anlagen (Plan-Nr. 1) wird folgendes beantragt:

- Ein geringfügiges Hervortreten von Gebäudeteilen über die im Plan der baulichen Anlagen festgesetzten Bauflächen und Baugrenzen hinaus ist zulässig.
- Nebenanlagen sind innerhalb und außerhalb der festgesetzten Bauflächen in entsprechender Anwendung von § 14 BauNVO zulässig. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf Anlagen, welche dem Nutzungszweck der ausgewiesenen Baufläche und dem Nutzungszweck der sonstigen Funktionsflächen dienen, sowie im Hinblick auf Nebenanlagen, die der Versorgung der planfestgestellten Vorhaben im Plangebiet mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Wasser dienen.
- Aufschüttungen und Abgrabungen sind im Bereich des Plans der baulichen Anlagen zur Abgleichung an die Null-Höhe des Geländes, soweit erforderlich, zulässig.
- Im Bereich der ausgewiesenen Bauflächen sind die für die Erschließung erforderlichen Straßen, einschließlich Durchfahrten, Parkplätze und Parkgaragen zulässig.
- Für Abstandsflächen innerhalb der ausgewiesenen Bauflächen gelten die Regelungen für Gewerbe- und Industriegebiete nach der Bayerischen Bauordnung.
- Die Überschreitung der maximal zulässigen Bauhöhen soll bis zu 1 m zulässig sein, soweit dies im Zuge der Ausführungsplanung funktionsbedingt unvermeidlich ist und Belange der Flugsicherheit (insbesondere Hindernisfreiheit) dem nicht entgegenstehen. Abgesehen davon dürfen die zulässigen Gebäudehöhen durch technisch notwendige Aufbauten (wie Aufzugstürme, Kamine, Elemente der Tragkonstruktion) überschritten werden, soweit dies von untergeordneter Bedeutung in Bezug auf die gesamte bauliche Anlage ist und Belange der Flugsicherheit (insbesondere Hindernisfreiheit) dem nicht entgegenstehen.
- Die Zulässigkeit baulicher Anlagen des Flughafens, die in anderen Fachplänen planfestgestellt sind oder werden, wird durch die Festsetzungen des Plans der baulichen Anlagen nicht berührt.

11.3 Es wird beantragt, nach §§ 8, 9 Abs. 1 LuftVG i.V.m. Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG die Neuordnung des durch das zur Planfeststellung nachgesuchten Vorhabens unterbrochenen Wegenetzes durch die im zur Planfeststellung beantragten Plan-Nr. 1 (Plan der baulichen Anlagen) ausgewiesene Randstraße neu zu ordnen.

11.4 Es wird beantragt, nach §§ 8, 9 Abs. 1 LuftVG, § 14 WHG, §§ 7, 7a WHG und Art. 16 BayWG die wasserrechtlichen Erlaubnisse für folgende Einleitungen zu erteilen:

- Für die Einleitung von Oberflächenwasser aus dem Regenrückhaltebecken West in den Vorfluter Mohlabach bis zu einer Menge von 80 l/s nach Maßgabe der Lagepläne 4 und 6 der Entwässerungsplanung und dem Erläuterungsbericht "Entwässerungsplanung mit Schmutzfrachtberechnung für das Teileinzugsgebiet Nr. 11 - Stadt Hof" (Teil 5e der Antragsunterlagen).
- Für die Einleitung von Oberflächenwasser aus dem Regenrückhaltebecken Mitte in den Vorfluter Lohbächlein bis zu einer Menge von 15 l/s nach Maßgabe der Lagepläne 4 und 7 der Entwässerungsplanung und dem Erläuterungsbericht "Entwässerungsplanung mit Schmutzfrachtberechnung für das Teileinzugsgebiet Nr. 11 - Stadt Hof" (Teil 5e der Antragsunterlagen).
- Für die Einleitung von Oberflächenwasser aus dem Regenrückhaltebecken Ost in den Vorfluter Lohbächlein bis zu einer Menge von 205 l/s nach Maßgabe der Lagepläne 4 und 8 der Entwässerungsplanung und des technischen Erläuterungsberichtes "Entwässerungsplanung mit Schmutzfrachtberechnung für das Teileinzugsgebiet Nr. 11 - Stadt Hof" (Teil 5e der Antragsunterlagen).
- Für die Einleitung von Oberflächenwasser aus dem Regenrückhaltebecken Süd in einen Seitengraben des Untreibaches bis zu einer Menge von 125 l/s nach Maßgabe der Lagepläne 4 und 9 der Entwässerungsplanung und des technischen Erläuterungsberichtes "Entwässerungsplanung mit Schmutzfrachtberechnung für das Teileinzugsgebiet Nr. 11 - Stadt Hof" (Teil 5e der Antragsunterlagen).
- Für die Ableitung von Drainagewasser aus dem Bereich der Flughafenerweiterung über die Regenrückhaltebecken West, Mitte und Ost in die Vorfluter Mohlabach und Lohbächlein nach Maßgabe des technischen Erläuterungsberichtes "Entwässerungsplanung mit Schmutzfrachtberechnung für das Teileinzugsgebiet Nr. 11 - Stadt Hof".

11.5 Es wird beantragt, den Ausbau bzw. Umbau folgender Gewässer nach §§ 8, 9 LuftVG i.V.m. § 31 WHG, Art. 58 BayWG, zuzulassen:

- Alle im Zusammenhang mit der Errichtung der Regenrückhaltebecken West, Mitte, Ost und Süd im Zusammenhang stehenden Maßnahmen an den Vorflutern Mohlabach, Lohbächlein sowie Seitengraben zum Untreibach nach Maßgabe der zur Planfeststellung nachgesuchten Lagepläne mit den Plan-Nrn. 4, 6, 7, 8 und 9 der Entwässerungsplanung und nach Maßgabe des technischen Erläuterungsberichtes "Entwässerungsplanung mit Schmutzfrachtberechnung für das Teileinzugsgebiet Nr. 11 - Stadt Hof" (Teil 5e der Antragsunterlagen).
- Überbauung des Quellbereiches des Mohlabaches nach Maßgabe der Lagepläne Plan-Nrn. 4 und 6 der Entwässerungsplanung und des technischen Erläuterungsberichtes "Entwässerungsplanung mit Schmutzfrachtberechnung für das Teileinzugsgebiet Nr. 11 - Stadt Hof" (Teil 5e der Antragsunterlagen).

- Überbauung des Quellbereiches des Lohbächleins nach Maßgabe der Lagepläne-Nrn. 4, 7 und 8 der Entwässerungsplanung und des technischen Erläuterungsberichtes "Entwässerungsplanung mit Schmutzfrachtberechnung für das Teileinzugsgebiet Nr. 11 - Stadt Hof" (Teil 5e der Antragsunterlagen).
- 11.6 Es wird beantragt, gemäß §§ 8, 9 Abs. 1 LuftVG, § 14 WHG die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG i.V.m. Art. 17a Abs. 1 Nr. 3 BayWG für die temporäre Grundwasserabsenkung und Bauwasserhaltung während der Bauzeit und die Ableitung dieser Wässer über die Regenrückhaltebecken West, Mitte und Ost in den Vorfluter Mohlabach und Lohbächlein nach Maßgabe des technischen Erläuterungsberichtes "Entwässerungsplanung mit Schmutzfrachtberechnung für das Teileinzugsgebiet Nr. 11 - Stadt Hof" zu erteilen.
- 11.7 Es wird beantragt, nach §§ 8, 9 Abs. 1 LuftVG, § 18c WHG, § 18b WHG i.V.m. Art. 41e BayWG den Bau und Betrieb der im Folgenden genannten Abwasserbeseitigungsanlagen nach Maßgabe der Planfeststellung nachgesuchten Pläne Nrn. 4, 6, 7, 8 und 9 und des technischen Erläuterungsberichtes "Entwässerungsplanung mit Schmutzfrachtberechnung für das Teileinzugsgebiet Nr. 11 - Stadt Hof" zuzulassen:
- Entwässerungsrinnen auf beiden Seiten der Start-/Landebahn,
  - Kanäle zur Ableitung und Sammlung der Oberflächenwässer nebst Kontrollschächten,
  - Regenüberlaufbecken, ausgebildet als Stauraumkanäle mit nachgestaltetem Koaleszenzabscheider,
  - Schmutzwasserpumpwerke,
  - Mess- und Schieberbauwerk,
  - Leichtstoffabscheider,
  - Regenrückhaltebecken West, Mitte, Ost und Süd nebst Bodenfilter.
- 11.8 Es wird beantragt, nach §§ 8, 9 Abs. 1 LuftVG, § 4 der Wasserschutzgebietsverordnung der Wasserversorgungsanlagen Hof-Raubach die Durchleitung von Mischwasser in der Kanalisation der Stadt Hof zur Zentralkläranlage in den Schutzzonen 2 und 3 des Trinkwasserschutzgebietes für die Wasserversorgungsanlagen Hof-Raubach zu genehmigen.
- 11.9 Es wird beantragt, im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nach § 8 LuftVG die Umwandlung von Wald und Aufforstung zuzulassen und, soweit über Art. 9 Abs. 8 BayWaldG hinaus geboten, gemäß § 9 Abs. 1 LuftVG die gegebenenfalls erforderlichen Erlaubnisse nach Art. 9 Abs. 2, 14 Abs. 3 und 16 Abs. 1 BayWaldG für folgende Maßnahmen zu erteilen:
- Dauerhafte Rodung von Waldflächen nach Maßgabe der zur Planfeststellung nachgesuchten Pläne Nrn. 2.1 und 2.2 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Teil 6e der Antragsunterlagen).
  - Rodung und Wiederaufforstung mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Baum-/Straucharten (Teil 6a der Antragsunterlagen).
  - Waldneuanlage (Ersatzaufforstung) von Wald nach Maßgabe der zur Planfeststellung nachgesuchten Pläne Nrn. 2.1 und 2.2 sowie der

dazugehörigen Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Teil 6e der Antragsunterlagen).

- 11.10 Es wird beantragt, nach § 8 Abs. 9 Abs. 1 LuftVG, § 26 BNatSchG, Art. 10 BayNatSchG und den Vorschriften der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet "Pfaffenteiche" von den Ge- und Verboten dieser Verordnung nach Maßgabe der zur Planfeststellung nachgesuchten Pläne Nrn. 2.1 und 2.2 des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Teil 6e der Antragsunterlagen) zu befreien.

## B.

### **Begründung des Antrags vom 26.07.2005**

Die Begründung untergliedert die Antragstellerin in Veranlassung einerseits und Rechtfertigung andererseits.

#### 1. Veranlassung

Hierzu wird ausgeführt, dass sich die Veranlassung des zur Planfeststellung nachgesuchten Vorhabens aus dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) 2003, Ziff. B 5 Nr. 1.6.5, ergebe. Es sei im LEP ausgeführt, dass auf dem Flugplatz Hof-Plauen eine neue Start- und Landebahn errichtet werden soll, die es gestattet, den Einsatz von Fluggerät zu ermöglichen, um beschränkungsfrei (Reichweite und Zuladung) den Raum Nord-Ost-Oberfranken und der angrenzenden Gebiete an das nationale und internationale Luftnetz anzubinden und die es gleichzeitig zulässt, der im Einzugsbereich des Flugplatzes vorhandenen Nachfrage an touristischem Verkehr mit geeignetem Fluggerät Rechnung zu tragen. Die im Landesentwicklungsprogramm Bayern 2003 festgelegten Ziele der Raumordnung und Landesplanung seien nach § 4 Abs. 1 ROG bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten. Dieser Bindung unterliege gem. § 4 Abs. 3 ROG auch die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG.

In einem vorher durchgeführten Raumordnungsverfahren seien drei Varianten einschließlich einer möglichen Verlängerung der bestehenden Start- und Landebahn geprüft worden. Nach dem Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberfranken vom 30.09.2002 entspreche das Ausbaivorhaben, einschließlich einer Neuanlage der S/L-Bahn, den in der landesplanerischen Beurteilung im einzelnen genannten Maßgaben und Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, wenn zum Gegenstand des Ausbaivorhabens die Variante 3 gemacht werde. Genau dies sei geschehen. Die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG habe die Variante 3 optimiert und zum Gegenstand des Planfeststellungsantrages gemacht. Die Variante 3 bzw. 3a mit einer S/L-Bahn von 2.480 m Länge bilde das Kernstück des zur Planfeststellung nachgesuchten Vorhabens.

#### 2. Planrechtfertigung:

- 2.1 Zur Planrechtfertigung des Vorhabens vertritt die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG die Auffassung, dass der Abbruch eines Teils der bestehenden Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Hof-Plauen und die Neuerrichtung einer Start- und Landebahn mit den Abmessungen von 2.480 m x 45 m (gedreht um 20° im Uhrzeigersinn gegenüber der derzeitigen Achse der S/L-Bahn) mit Nebenanlagen unter

gleichzeitiger Aufstufung zum Regionalflughafen vernünftigerweise geboten ist. Es entspreche den Zielen des LuftVG, die S/L-Bahn des bestehenden Verkehrslandeplatzes durch eine Neuerrichtung so zu optimieren, dass der Verkehrslandeplatz künftig als Regionalflughafen hindernisfrei angefliegen werden könne.

Zugleich entspreche es den Zielen des LuftVG, die S/L-Bahn des Verkehrslandeplatzes von 1.480 m auf 2.480 m zu verlängern, um entsprechend der Aufgabe des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2003, wie in Abschnitt B 5 Nr. 1.6.5 bestimmt, die Anbindung des Einzugsbereiches des Regionalflughafens Hof-Plauen (Nord-Ost-Oberfranken, Süddeile von Thüringen und Sachsen) an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz im Linienverkehr, Charterverkehr und Geschäftsreiseflugverkehr sicherzustellen.

Ein vorhandener Flughafen könne ferner aus Gründen der Sicherheit ausgebaut werden (BVerwG, Beschluss vom 05.10.1990, BVerwG 4 CB 1.90 NVwZ-RR 1991, 129/130). Dies sei - zur Herstellung der Hindernisfreiheit - bei dem zur Planfeststellung nachgesuchten Vorhaben der Fall.

Das Vorhaben sei auch deshalb vernünftigerweise geboten, weil es dazu diene, eine wirtschaftsschwache Region an den Luftverkehr anzuschließen und den vorhandenen Anschluss einer wirtschaftsschwachen Region an den Luftverkehr für die Zukunft sicherzustellen. Regionale Strukturhilfe sei beim Verkehrswegebau als legitimes Planungsziel anerkannt.

Das Nämliche gelte im Luftverkehrsrecht (BVerwG, U. vom 11. Juli 2001, BVerwG 11 C 14.00, BVerwGE 114, 364/376; für ein Ausbauprojekt BVerwG, 4 VR 2000.05, B. vom 19. Mai 2005, Bl. 13 f. der Beschlussausfertigung).

- 2.2 Hinsichtlich des Linienverkehrs ergebe sich aus dem zum Antrag gehörenden Gutachten, dass mittelfristig auf der Strecke Hof - Frankfurt anstelle der zurzeit verwendeten Turbopropflugzeuge nur noch Jetflugzeuge eingesetzt würden. Für den Einsatz solcher Flugzeuge sei die vorhandene S/L-Bahn zu kurz. In einer von der Antragstellerin erstmals im März 2006 in das Verfahren eingebrachten weiteren Stellungnahme ihrer Gutachter wurde diese Aussage dahingehend präzisiert, dass die Lufthansa aus operativen Gründen bereits bei der nächsten Vertragsverlängerung - das wäre der 01.04.2008 - darauf drängen werde, im Rahmen des Linienflugdienstes Frankfurt - Hof nur noch Jetflugzeuge einzusetzen.

Hinzu komme, dass auch der Geschäftsreiseverkehr für die im Einzugsbereich des Verkehrslandeplatzes ansässigen Unternehmen über einen geeigneten Luftverkehrsanschluss verfügen müsse. Auch hier ergebe sich aus dem Gutachten, dass die kleineren Geschäftsreisejets bei der bestehenden S/L-Bahn von 1.480 m Länge erheblichen Reichweitenbeschränkungen ausgesetzt seien.

- 2.3 Für den touristischen Flugverkehr verweist die Antragstellerin ebenfalls auf die dem Antrag beigefügten Gutachten, in denen der Sachverständige zu dem Ergebnis kommt, dass für den Raum Hof von einem ausreichenden Nachfragepotential auszugehen sei. Aufgrund eines vom Sachverständigen entwickelten Veranstalter- oder airlinebetriebenen Angebotskonzeptes rechnet sie für das Prognosejahr 2020 mit einem Passagieraufkommen von ca. 270.000 Passagieren.

Die Bedarfsbegründung für den Charterverkehr lautet wörtlich:

"Nach allem ist das zur Planfeststellung nachgesuchte Vorhaben gemessen an den Zielen des Luftverkehrsgesetzes und an dem Ziel

der regionalen Wirtschaftsförderung auch dann vernünftigerweise geboten, wenn es eine Infrastrukturanlage zur Verfügung stellt, die zunächst zur Sicherung des Luftverkehrsanschlusses der Region im Linienverkehr und im Geschäftsreiseverkehr erforderlich ist und zugleich den Flughafen Hof-Plauen in einer Weise ausgestaltet, dass auch das im Einzugsbereich des Regionalflughafens Hof-Plauen vorhandene Potential an touristischem Flugverkehr abgefertigt werden kann.

Jede Verkehrsinfrastruktureinrichtung stellt neben ihrer Nachfragebezogenheit zugleich ein rechtlich zulässiges Angebot künftiger Benutzung durch weitere Verkehre, hier den Charterflugverkehr, dar und empfängt in dieser Weise ihre Rechtfertigung auch aus diesem Angebot. Dies gilt in jedem Falle dann, wenn wie hier im Einzugsbereich der Verkehrsinfrastruktureinrichtung Regionalflughafen Hof-Plauen das erforderliche Marktpotential für diesen Verkehr vorhanden ist. Dies wird durch die mit dem Planfeststellungsantrag vorgelegten Gutachten nachgewiesen."

### C.

#### **Anhörungsverfahren**

Nachdem die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG die Antragsunterlagen in der erforderlichen Anzahl zur Verfügung gestellt hatte, wurde das luftrechtliche Anhörungsverfahren von der Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - mit Schreiben vom 03.02.2006 gem. §§ 8 und 10 LuftVG i.V.m. Art. 73 Abs. 5 BayVwVfG eingeleitet. Dabei wurden folgende Träger öffentlicher Belange gehört:

- Stadt Hof
- Markt Oberkotzau
- Markt Bad Steben
- Gemeinde Berg
- Gemeinde Regnitzlosau
- Gemeinde Döhlau
- Gemeinde Konradsreuth
- Gemeinde Leupoldsgrün
- Stadt Selbitz
- Stadt Naila
- Stadt Rehau
- Verwaltungsgemeinschaft Schauenstein
- Gemeinde Köditz
- DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
- Regierung von Oberfranken
- Deutsche Post Bauen GmbH - Niederlassung München -
- Wehrbereichsverwaltung Süd - Außenstelle München -
- Wasserwirtschaftsamt Hof
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Bayreuth
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Tirschenreuth
- Bayerischer Bauernverband - Geschäftsstelle Hof -

- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Geschäftsbereich Verwaltungsaufgaben -
- Direktion für ländliche Entwicklung
- Staatliches Bauamt Bayreuth
- Landratsamt Hof - Abteilung Gesundheitswesen -
- Stadtwerke Hof
- Autobahndirektion Nordbayern
- Bund Naturschutz in Bayern
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Polizeipräsidium Oberfranken
- Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
- DB Services Immobilien GmbH
- Regionaler Planungsverband Oberfranken-Ost
- Landratsamt Hof
- Luftsport-Verband Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz
- Bayerischer Waldbesitzerverband e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V.
- Deutscher Alpenverein e.V.
- Verband Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V.
- Bezirksfischereiverband Oberfranken e.V.
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Verein zum Schutz der Bergwelt

Die betroffenen Städte, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften wurden gleichzeitig aufgefordert, das Anhörungsschreiben und die Unterlagen gem. den Vorschriften des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes öffentlich zur Einsichtnahme für Jedermann auszulegen. Ende der Äußerungsfrist war der 01.05.2006 (bei der Gemeinde Köditz der 31.05.2006).

Mit Schreiben vom 02.05.2006 beantragte die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG, eine ergänzende Stellungnahme der von ihr beauftragten Gutachter vom 10.11.2005, die bisher nicht Gegenstand der Antragsunterlagen war, in das Planfeststellungsverfahren mit einzubeziehen und ebenfalls öffentlich auszulegen. Dies erfolgte mit Schreiben des Luftamtes Nordbayern vom 04.05.2006. Ende der Äußerungsfrist für diese Unterlagen war der 01. August 2006.

Eine - eingeschränkte - 3. Anhörung erfolgte schließlich auf weiteren Antrag der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG mit Schreiben des Luftamtes Nordbayern vom 26.09.2006. Gegenstand dieser Anhörung war eine Ergänzung zum Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie zum Grunderwerbsplan/Grunderwerbsverzeichnis, welche die Flugplatz GmbH vorgelegt hatte, weil die insoweit zunächst eingereichten Unterlagen von der Höheren und Unteren Naturschutzbehörde beanstandet worden waren. Im Rahmen dieser Anhörung wurden nur die mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege befassten Behörden und Verbände sowie die Gebietskörperschaften, in deren Bereich die neuen Ausgleichs- und Ersatzflächen liegen, mit Fristsetzung bis zum 15.10.2006 gehört. Ferner wurden die Stellungnahmen der neu betroffenen Grundstückseigentümer eingeholt.

## 1. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange:

### 1.1 Regierung von Oberfranken

In einer ersten Stellungnahme vom 24.04.2006 stellte die Regierung von Oberfranken erheblichen Nachbesserungsbedarf bei dem von der Antragstellerin vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplan fest. Die Kompensationsbilanz weise erhebliche



Mängel auf, sei nicht transparent und die sonst üblichen Standards bei Eingriffsvorhaben seien in mehreren Punkten nicht gewahrt.

Aufgrund der von der Antragstellerin im Verlauf des Anhörungsverfahrens nachgereichten Ergänzungen zum LBP erklärte sich die Regierung von Oberfranken in einer erneuten Stellungnahme vom 13.10.2006 aus der Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes mit den vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einverstanden. Es sollte jedoch noch ein Nachweis darüber vorgelegt werden, dass keine Biotop von streng geschützten Arten zerstört werden. Ferner sollten noch Aussagen zum günstigen Erhaltungszustand der Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinien ergänzt werden.

Aus landesplanerischer Sicht kam die Regierung zu dem Ergebnis, dass das beantragte Vorhaben mit dem positiven Ergebnis des abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens zur Ausbauvariante 3a übereinstimmt. Die nochmals vorgenommenen Änderungen (Verschwenkung der S/L-Bahn um ca. 0,5° nach Norden) seien so minimal, dass sie von der landesplanerischen Beurteilung bzw. Stellungnahme zur Variante 3 abgedeckt würden.

## 1.2 Landratsamt Hof

Vom Landratsamt Hof wurde ebenfalls der LBP bemängelt und festgestellt, dass ihm in der zunächst vorgelegten Form nicht zugestimmt werden könne. Insbesondere die auf dem geplanten Flugplatzgelände vorgesehenen Bereiche seien als Ausgleichsflächen nicht in dem beabsichtigten Umfang geeignet. Eine Überarbeitung des LBP sei deshalb unbedingt erforderlich.

Dem später vorgelegten überarbeiteten LBP wurde vom Landratsamt mit Schreiben vom 09.10.2006 zugestimmt. Zur Frage der Verkehrsanbindung wies das Landratsamt darauf hin, dass aufgrund der zu erwartenden und von der Antragstellerin selbst prognostizierten Passagierzahlen eine Anbindung des Flugplatzes an das öffentliche Verkehrsnetz erforderlich sei. Dies sei in den Planungen bisher nicht vorgesehen und müsse nachgeholt werden. Sinnvoll sei eine Busverbindung, die mindestens einmal stündlich verkehre. Verbunden hiermit sei ein notwendiger Ausbau der Zufahrtsstraße zum Flugplatz, der sich aber auch aus der zu erwartenden Zunahme des PKW-Verkehrs von und zum Flugplatz ergebe.

## 1.3 Deutsche Flugsicherung GmbH

Die Deutsche Flugsicherung GmbH wies u.a. darauf hin, dass aufgrund der geplanten Rollbahnbreite von 18 m der Flughafen nur von Luftfahrzeugen benutzt werden könne, deren äußerer Abstand des Hauptfahrwerks weniger als 9 m beträgt. Dies würde betriebliche Einschränkungen zur Folge haben.

Aussagen zur Hindernisfreiheit könnten im Übrigen nur dann erfolgen, wenn eine Hindernisvermessung stattgefunden hat.

Auf weitere Nachfrage des Luftamtes bestätigte die Deutsche Flugsicherung, dass die Aussagen im Planfeststellungsverfahren auch für ein nachfolgendes Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG gelten.

#### 1.4 Polizeipräsidium Oberfranken

Zur Sicherstellung ihrer Aufgaben am geplanten Flughafen auf dem Gebiet der Gefahrenabwehr und des Objektschutzes forderte die Polizei, dass eine Umfahrungsmöglichkeit für das gesamte Flughafengelände in unmittelbarer Nähe des Zaunes gegeben sein müsse. Im südlichen Bereich sei dies nach den bisherigen Planungen nicht der Fall. Insofern müsse hier noch nachgebessert werden. Ferner sei sicherzustellen, dass der Blick auf das Flughafengelände von außen durch die geplante Bepflanzung nicht verdeckt werde.

Detaillierte Anforderungen machte die Polizei hinsichtlich des Umfangs, der Anordnung und der Ausstattung des für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendigen Raumbedarfs geltend.

Schließlich verwies sie auf die steigenden Anforderungen, die sich an die Verkehrsanbindung des Flugplatzes aufgrund des künftigen höheren Flugverkehrsaufkommens ergeben werden und sieht insofern gegenüber den Planungen der Antragstellerin Nachbesserungsbedarf. Nicht zuletzt eine Besichtigung des Erfurter Flughafens, der in seiner Größe mit dem künftigen Flughafen Hof-Plauen vergleichbar sei, habe die Polizei in ihrer Auffassung darin bestärkt, dass für den geplanten Verkehrsflughafen Hof-Plauen ein völlig neues Erschließungskonzept erforderlich sei.

Einer besonderen Regelung bedürfte auch die Verkehrserschließung während der Bauphase. Hierzu wäre im Vorfeld u.E. die Erstellung eines Verkehrslenkungsplanes, einschließlich Notfallplan, erforderlich.

#### 1.5 Staatliches Bauamt

Belange des Staatlichen Bauamtes werden durch das Vorhaben nach Mitteilung des Amtes nicht unmittelbar berührt. Es sollte jedoch geprüft werden, inwieweit sich die Zunahme des Passagieraufkommens auf die Verkehrssituation auf den Zufahrtsstraßen auswirkt. Der Verkehrsknotenpunkt B2/HO7 sei derzeit noch ausreichend leistungsfähig. Dagegen werde der Knoten B2/HO37 in Konradsreuth im Gegensatz zu der von den Gutachtern der Antragstellerin vorgelegten verkehrswissenschaftlichen Untersuchung nicht als unkritisch sondern als kritisch angesehen, da es hier bereits in den letzten Jahren zu häufigen Unfällen gekommen ist. Bei einer Erweiterung des Flugplatzes mit erhöhtem Straßenverkehrsaufkommen sei hier mit verstärkten Problemen bei der Verkehrssicherheit zu rechnen, denen durch geeignete Abhilfemaßnahmen begegnet werden müsste.

#### 1.6 Wasserwirtschaftsamt

Vom Wasserwirtschaftsamt wurde eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben, die gleichzeitig das wasserrechtliche Einvernehmen nach § 3 Abs. 1, 2 i.V.m. § 14 Abs. 3 WHG für

- das Einleiten von Niederschlagswässern aus dem Bereich des Flughafengeländes über verschiedene Regenrückhaltebecken in die Oberflächengewässer
- die Umgestaltungen an Oberflächengewässern, insbesondere Überbauungen der Quellbereiche des Mohlabaches und Lohbächleins
- temporäre Grundwasserabsenkungen zur Bauwasserhaltung

- die Einleitung von belastetem Niederschlagswasser (Tau- und Enteisungsmittel, Treibstoffreste bei Betankungsvorgängen usw.) in die Kanalisation der Stadt Hof
- Ausnahmegenehmigung betreffend Verordnung für das Wasserschutzgebiet Rauhbach für die Durchleitung von Mischwasser durch die Schutzzonen 2 und 3

mit umfasste. Neben dem grundsätzlichen Einverständnis zu dem geplanten Vorhaben trug das Wasserwirtschaftsamt eine Reihe von Anregungen und Bedenken vor, die sie in einem Vorschlag für Bedingungen und Auflagen wie folgt zusammenfasste:

- a) Die Baumaßnahmen sind plangemäß zu erstellen unter Berücksichtigung der Prüfbemerkungen des WWA
- b) Die Bauarbeiten sind so auszuführen, dass die Oberflächengewässer und das Grundwasser nicht über das unvermeidbare Maß hinaus verschmutzt werden.
- c) Auf 500 m sollen die Gewässerstrecken unterhalb der Regenrückhaltebecken West, Mitte, Ost und Süd zukünftig von dem Betreiber des Flughafens unterhalten werden.
- d) Zum Nachweis von Veränderungen im Grundwassersystem sind entsprechende Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen. Dies betrifft als erstes die übergeordneten Grundwasserstandsmessungen an den Messstellen P5, P6, P7, P8 und P9.  
Bei Haus- und Brauchwasserbrunnen in Pirk sind ebenso Beweissicherungsmaßnahmen erforderlich.  
Ein entsprechendes Untersuchungsprogramm ist vom Antragsteller noch vorzulegen.  
Mit den Beweissicherungsmaßnahmen soll vor Baubeginn begonnen werden.
- e) Für die Trinkwassergewinnung Pfaffenteiche der Stadtwerke Hof ist ein Beweissicherungsprogramm vorzulegen. Ggf. kann der Vorhabensträger sich auch auf andere Weise mit den Stadtwerken Hof verständigen.
- f) Die Wasserleitung zur Versorgung der Ortsteile Brand und Pirk ist zu erneuern.
- g) Die Drosselabflüsse und Volumina der Regenrückhaltebecken sollen wie folgt ausgelegt sein:

|                                     | Drosselabfluss (l/s) | Volumen (m³) |
|-------------------------------------|----------------------|--------------|
| RRB West Mohlabach                  | 18                   | 1.650        |
| RRB Ost Lohbächlein                 | 25                   | 5.500        |
| RRB Süd Seitengraben zum Untreubach | 16                   | 3.220        |
| RRB Mitte Lohbächlein               | 15                   | 270          |

- h) Bislang konnten die Anwesen Pirk ihr häusliches Abwasser in freiem Gefälle ableiten. Nach dem neuen Konzept ist dies nicht mehr möglich, Hebeanlagen

sind erforderlich. Die Mehrkosten wären vom Verursacher der Umplanung zu tragen.

- i) Bei einer organischen Belastung des Niederschlagswassers TOC größer als 30 mg/l ist dieses zur Kläranlage Hof abzuleiten.
- j) Die verwendeten Enteisungsmittel sind im Bescheid zu benennen. Ein Wechsel der eingesetzten Mittel bedarf der Erlaubnis. Einsatz und Verbrauch der Enteisungsmittel wäre in einer Winterdienstordnung zu regeln.
- k) Die Wasseranschlussleitung zum aufzulassenden Anwesen Stein ist still zu legen, ebenso die dortige private Wasserversorgungsanlage.
- l) Im Bauablauf sind die Regenrückhaltebecken als erstes im Direktschluss der Gewässer anzulegen, um Abschwemmungen von den freigelegten Flächen zurück zu halten.
- m) Die Abwasserentsorgung des Ortsteiles Pirk muss auch während der Bauphase sichergestellt werden.
- n) Überrechnungen der Regenüberlaufbecken und Stauraumkanäle im Flughafenbereich sind noch vorzulegen.
- o) Weitere Bedingungen und Auflagen im Interesse des Gemeinwohles bleiben vorbehalten.

#### 1.7 Autobahndirektion Nordbayern

Die Autobahndirektion Nordbayern stimmte dem Vorhaben unter der Voraussetzung zu, dass der Betrieb auf der Autobahn A9 in all seinen Facetten durch den Flughafenausbau nicht behindert oder eingeschränkt wird. Dies betrifft u.a. den Einsatz von Bergekränen, die Montage von Schilderbrücken mittels Kran sowie die notwendige Neuerstellung von Elementen der Straßenausstattung, wie Schilderbrücken für die Wegausweisung und Verkehrsbeeinflussungsanlagen, wobei sich diese Anlagen oberhalb des Lichtraumprofils des Straßenverkehrs befinden. Die Entscheidung über solche Maßnahmen müsse weiterhin ohne Einschränkung bei der Autobahndirektion liegen.

#### 1.8 Amt für Landwirtschaft und Forsten

Das Amt für Landwirtschaft und Forsten - Dienststelle Bayreuth - hat sich zu dem Vorhaben aus der Sicht des Fachbereichs Landwirtschaft geäußert. Es weist darauf hin, dass sich das Wegenetz, soweit es durch die Baumaßnahme beeinträchtigt bzw. neu gestaltet wird, an den Anforderungen der aktuellen landtechnischen Standards (Achslast, Spurbreite) zu orientieren habe. Maßnahmebedingte Schäden am bestehenden Wegenetz müssten vollständig beseitigt werden.

Die Erschließung der von der Baumaßnahme betroffenen Feldstücke müsse während der Baumaßnahmen und nach Abschluss der Erweiterung sichergestellt sein.

Zum Gewässerschutz wurde gefordert, dass landwirtschaftlich genutzte Flächen durch überschüssiges bzw. abgeleitetes Oberflächenwasser nicht beeinträchtigt werden dürfen. Bei Eingriffen in das Drainagesystem sei dieses funktionssicher wiederherzustellen.

Der Vorhabensträger sollte dem Bewirtschafter eines Grundstücks jeweils rechtzeitig vor dem 15. Mai eines jeden Jahres mitteilen, wann die einzelnen Flächen im laufenden Jahr für die Baumaßnahme benötigt werden, damit dieser beim Amt für Landwirtschaft und Forsten die unter Ausschlussfrist stehenden Ausgleichszahlungen beantragen könne.

Die Dienststelle Tirschenreuth des Amtes für Landwirtschaft und Forsten äußerte sich zu dem Vorhaben aus forstwirtschaftlicher Sicht. Es verwies darauf, dass die im LBP vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen und die hierbei anzusetzenden Kompensationsfaktoren für die Waldeingriffe bereits im Vorfeld der Planung durch die damalige Oberfinanzdirektion Oberfranken und das vormals zuständige Forstamt Bad Steben abgesprochen und in die Antragsunterlagen übernommen worden seien.

Zu den von der Antragstellerin vorgelegten Ergänzungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan äußerte das Amt insofern Bedenken, als auf dem Grundstück Flnr. 467 Gemarkung Rodesgrün Feldgehölze bzw. Sukzessionsflächen angelegt werden sollen. Aus forstfachlicher Sicht erscheine es nicht schlüssig, eine hier vorhandene Waldbestockung zugunsten eines anschließend anzupflanzenden Feldgehölzes zu beseitigen.

#### 1.9 Bayerisches Landesamt für Umwelt

Das Bayerische Landesamt für Umwelt äußerte sich zunächst mit Schreiben vom 27.02.2006 und teilte mit, dass aufgrund der mitgeteilten DTV-Werte aus lufthygienischer Sicht keine Bedenken gegen das Vorhaben bestünden. Die Flugbewegungen besäßen für die Immissionssituation am Boden keine Relevanz. In einem weiteren Schreiben vom 24.04.2006 wies das Amt darauf hin, dass die Belange zum Gewässerschutz und der Wasserwirtschaft vom Wasserwirtschaftsamt Hof wahrgenommen würden; für die Belange des Naturschutzes könne das entsprechende Sachgebiet der Regierung von Oberfranken herangezogen werden. Zur Frage des Schutzes vor Fluglärm hatte das Landesamt bereits am 27.02.2006 mitgeteilt, dass es sich zurzeit nicht in der Lage sehe, hierzu Stellung zu nehmen.

#### 1.10 Wehrbereichsverwaltung VI

Die Wehrbereichsverwaltung VI teilte mit, dass sich innerhalb des Bauschutzbereiches zwei Bundeswehrliegenschaften befinden. Bezüglich der geplanten Veränderungen am Flugplatz Hof bestünden aus der Sicht des militärischen Tagtiefflugbetriebes keine Bedenken, wenn die bestehende Luftraumstruktur bzw. Luftraumkategorie beibehalten bleibt. Sollte es hier zu Veränderungen kommen, so wäre die Wehrbereichsverwaltung erneut zu beteiligen.

#### 1.11 Stadt Hof

Die Stadt Hof hält den Ausbau der HO37 bereits aufgrund des heutigen Verkehrs auf ihre Kosten für erforderlich. Sie werde allerdings als verkehrstechnisch und volkswirtschaftlich günstigere Alternative eine Anbindung des Flughafens über eine neue Verbindungsstraße B2/B15 unter Umgehung von Konradsreuth auch weiterverfolgen. Hierzu sei die Wiederaufnahme dieser Maßnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes zwingende Voraussetzung.

Hinsichtlich des Gehwegeausbaus in Pirk forderte die Stadt eine vollständige Kostenübernahme durch die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG. Dies gelte

entsprechend, falls eine Lichtzeichenanlage an der HO37 in die B2 aufgrund der durch den Flughafen ausbau bedingten Verkehrszunahmen notwendig werden sollte.

Bei der Entwässerung verlangte die Stadt, dass die Umstellung der bereits im Mischsystem angeschlossenen Anwesen auf das Trennsystem, die Auflassung der vorhandenen städtischen Entwässerungseinrichtungen sowie deren Anbindung an die verbleibenden städtischen Entwässerungseinrichtungen durch die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG auf deren Kosten erfolgen müsse.

Beanstandet wurde zunächst die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Ausgleichsflächen A2, die sich auf dem geplanten Flugplatzgelände befinden. Nach der Ergänzung des LBP durch die Antragstellerin erklärte die Stadt insoweit ihr ausdrückliches Einverständnis.

Einer täglichen Betriebszeit von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr Ortszeit wurde zugestimmt.

#### 1.12 Stadt Selbitz

Die Stadt Selbitz machte ihre Zustimmung zu dem Ausbauvorhaben davon abhängig, dass auf Dauer auch jeglicher Nachtflugbetrieb im Luftfrachtverkehr ausgeschlossen bleiben müsse. Ferner wandte sich die Stadt dagegen, dass aus dem Gemeindegebiet Flächen für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen durch die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG in Anspruch genommen werden. Die Stadt sei in den vergangenen Jahren durch andere überregionale Maßnahmen, wie Ausbau der A9, Ausbau des Autobahnkreuzes A72/A9 u.a. verstärkt durch Bereitstellung und Abgabe von Ausgleichsflächen in Anspruch genommen worden. Eine weitere Flächenabgabe könne nicht hingenommen werden.

#### 1.13 Gemeinde Döhlau

Die Gemeinde Döhlau bezog sich auf ihre Ausführungen im Raumordnungsverfahren, das von der Regierung von Oberfranken durchgeführt und mit Gutachten vom 30.9.2002 abgeschlossen worden war. In der damaligen Stellungnahme hatte die Gemeinde keine grundsätzlichen Bedenken erhoben.

Darüber hinaus teilte die Gemeinde in ihrer jetzigen Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren folgendes mit:

Die beabsichtigten Betriebszeiten seien strikt einzuhalten. Eine Ausweitung werde nicht befürwortet.

Das derzeitige Nachtflugverbot müsse beibehalten werden.

Starts und Landungen sollten weitestgehend aus westlicher Richtung erfolgen.

Die Verschiebung des Abdrehpunktes um ca. 3.000 m in Richtung Osten, wie vom Markt Oberkotzau vorgeschlagen, werde abgelehnt.

Falls die zulässigen Lärmgrenzwerte in der Zukunft überschritten werden sollten, seien Lärmschutzmaßnahmen für die betroffene Bevölkerung vorzusehen.

#### 1.14 Gemeinde Köditz

Die Gemeinde Köditz wies darauf hin, dass zur Oberflächenentwässerung des geplanten Flughafens ein ausreichend dimensioniertes Regenrückhaltebecken für das im Einzugsbereich des Mohlabaches abfließende Niederschlagswasser für notwendig erachtet werde, damit im Gewerbegebiet Göstragrund in Köditz der Hochwasserschutz gewährleistet bleibt.

### 1.15 Gemeinde Konradsreuth

Die Gemeinde Konradsreuth hat als Stellungnahme einen beglaubigten Auszug aus dem Beschlussbuch des Gemeinderates vorgelegt, in dem sie sich zu verschiedenen Aspekten des Vorhabens äußert.

- **Wasserversorgung:**  
Die Gemeinde fordert, dass die öffentliche Wasserversorgung der Gemeinde durch die Baumaßnahmen nicht beeinträchtigt werden dürfe. Dies müsse durch ein hydrogeologisches Gutachten nachgewiesen werden.
- **Abwasserbeseitigung:**  
Die geplanten Maßnahmen dürfen die öffentliche Entwässerungseinrichtung der Gemeinde Konradsreuth nicht beeinträchtigen. Die Aufnahme jeglicher Abwässer aus dem Flugplatzbereich in die gemeindliche Entwässerungseinrichtung werde abgelehnt.
- **Gewässerschutz:**  
Die vorhandenen Oberflächenwässer im Gemeindebereich dürfen durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden. Um die Belastung der Gewässer bei Hochwasser nicht zu erhöhen, müssten für den Flughafen ausreichend groß bemessene Rückhalteeinrichtungen vorgesehen werden.
- **Verkehrerschließung:**  
Aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens werde eine direkte Anbindung des Flughafens an das überörtliche Verkehrsnetz, insbesondere an die A9 und die B15 gefordert. Hierzu sei ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren erforderlich.  
Entlang der Kreisstraße HO37 im Abschnitt zwischen Konradsreuth und Pirk werde die Herstellung eines Geh- und Radweges für erforderlich gehalten. Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens werden passive Lärmschutzmaßnahmen in Konradsreuth im Bereich der Kreisstraße HO37, der B2 und der HO7 auf Kosten des Maßnahmeträgers für erforderlich gehalten.  
Eine Ampelschaltung an der Einmündung der HO7 in die B2 werde strikt abgelehnt, da es hierdurch zu unzumutbarem Staus und, damit verbunden, zu Lärm- und Abgasimmissionen kommen wird.  
Da mit einer kurzfristigen Anbindung des Flugplatzes an das überörtliche Verkehrsnetz (A9/B15) nicht zu rechnen sein werde, fordere die Gemeinde alternativ einen Ausbau der HO7, also die Ortsumgehung Konradsreuth im Abschnitt zwischen dem Gemeindeteil Berg und dem südlichen Ortsausgang Konradsreuth im Bereich der Münchberger Straße, so wie es im Flächennutzungsplan der Gemeinde bereits dargestellt ist. Hierzu sollte unverzüglich das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.
- **Wegenetz:**  
Das Wegenetz öffentlicher Feld- und Waldwege werde durch die Baumaßnahme in Mitleidenschaft gezogen. Es müsse sichergestellt werden, dass durch rechtzeitige Herstellung von Ersatzwegen die Erschließung land- und forstwirtschaftlicher Grundstücke gewährleistet wird. Ebenso gelte es, nach dem Rückbau des heutigen Flugplatzgeländes das frühere Wegenetz wiederherzustellen.

#### 1.16 Markt Oberkotzau

Der Markt Oberkotzau befürchtet eine wesentliche Verschlechterung der Lärmsituation in seinem Gebiet und hatte sich deshalb bereits im Raumordnungsverfahren gegen die Ausbauvariante 3 gewandt. Die jetzt geplanten An- und Abflugstrecken führten direkt über vorhandene bzw. geplante Wohngebiete sowie über das Naherholungsgebiet des Untreusees. Da eine Diskussion im jetzigen Planfeststellungsverfahren über andere Standortvarianten nicht mehr möglich sei, fordere der Markt, dass die Abflugschleife in Betriebsrichtung 11 zur Verminderung der Lärmbelastung in den Wohngebieten in Oberkotzau um 3.000 m weiter nach Osten verschoben wird.

#### 1.17 Bayerischer Bauernverband

Der Bayerische Bauernverband vertrat die Auffassung, dass den Forderungen einzelner Landwirte, bei zu rodenden Waldstücken auf eine Wiederbestockung zu verzichten, entsprochen werden sollte.

Bei der Ableitung der Oberflächenwässer über die bestehenden Bäche werden häufigere Überschwemmungen befürchtet. Es werde deshalb vorgeschlagen, als Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, dass regelmäßig Rückstandskontrollen und Grabenreinigungen mit Abtransport des Aushubmaterials durchzuführen sind.

Für Beeinträchtigungen durch Waldeingriffe sollten Entschädigungsregelungen getroffen werden.

Für die Hausbrunnen im Ortsteil Pirk werde ein Beweissicherungsverfahren für erforderlich gehalten.

Die Ringstraße um den neuen Flugplatz, welche auch die Feld- und Waldwege außerhalb des Flughafens wieder anbinden soll, sollte so ausgestaltet sein, dass übliche Landmaschinen sicher passieren können. Eine Sperrung für den öffentlichen Verkehr wurde vorgeschlagen.

Die Zufahrt zum Flughafen über die HO37 wurde grundsätzlich für unzureichend gehalten.

Für die Landwirte in Lausenhof, Pirk und Wölbattendorf wurden Lärmschutzmaßnahmen für erforderlich gehalten. Den Aussagen in den von der Antragstellerin vorgelegten Gutachten wurde insoweit widersprochen.

#### 1.18 Bund Naturschutz e.V.

Der Bund Naturschutz e.V. gab eine umfangreiche Stellungnahme ab, in der er sich unter zahlreichen Aspekten zu dem Vorhaben äußerte.

##### a) Planrechtfertigung:

Es wurde ausdrücklich bestritten, dass eine ausreichende Planrechtfertigung nachgewiesen ist. Die Ausbauentscheidung sei politisch motiviert und dadurch gekennzeichnet, dass nachträglich versucht wurde, dafür einen Bedarf zu finden. Aus den Verfahrensunterlagen sei zu entnehmen, dass ein Einsatz von Jetflugzeugen durch die Lufthansa im Linienverkehr weder dadurch zu erwarten sei, dass geeignete Turbopropflugzeuge am Markt nicht mehr zur Verfügung stehen, noch dass die Lufthansa innerhalb eines überschaubaren Zeitraumes aus anderen Gründen im Linienverkehr Frankfurt - Hof anstelle von Turboprop-Flugzeugen Jetflugzeuge einsetzt. Somit entfalle die Notwendigkeit, wegen des Einsatzes von Jetflugzeugen den Flugplatz Hof auszubauen.

Hinsichtlich des Charterverkehrs handle es sich um eine reine Angebotsplanung, sodass eine hinreichend voraussehbare Nachfrage von Luftfahrtunternehmen



oder eine ausreichende gutachterliche Prognose für die Benutzung des Flughafens vorliegen müsste. Genau dies sei aber nicht der Fall, da alle in Betracht kommenden Fluglinien oder Reiseveranstalter angekündigt haben, den Flughafen Hof-Plauen auch nach einem Ausbau nicht als Abflugort nutzen zu wollen. Dass eine aktuelle Nachfrage für den Charterverkehr nicht gegeben sei, werde letztlich sogar im Gutachten der Antragstellerin vom 03.06.2005, Seite 52, selbst ausgeführt.

b) Neubau eines Flughafens:

Nachdrücklich wendet sich der Bund Naturschutz e.V. dagegen, dass die Antragstellerin von einem Ausbau bzw. der Erweiterung einer bestehenden Flugplatzanlage spricht. Tatsächlich handelt es sich nach Auffassung des Bund Naturschutz e.V. um einen Flughafenneubau. Bis auf das bestehende Verwaltungsgebäude und zwei Flugzeughangars müssten sämtliche baulichen Anlagen abgerissen werden. Auch die bestehende S/L-Bahn könne nicht weiter genutzt werden. Noch im Raumordnungsverfahren sei man von einer völlig anderen Dimensionierung der notwendigen Neubau- und Abrissarbeiten ausgegangen.

Da zwischenzeitlich ein kompletter Neubau geplant sei, könne auch die ursprüngliche Kostenschätzung von ca. 52 Mio. € nicht mehr stimmen. Nähere Angaben hierzu seien aber den Unterlagen nicht zu entnehmen.

Ausgehend von der Überlegung, dass es sich um einen Neubau handelt, bemängelt der Bund Naturschutz e.V. die fehlende Prüfung von Standortalternativen. Der jetzige Standort sei im Hinblick auf die Topographie, aufgrund derer 3,5 Mio. m<sup>3</sup> Erde zu bewegen seien, sowie wegen des erheblichen Waldeinschlages, der schlechten Verkehrsanbindung und der relativ hohen Bevölkerungsdichte sowie der engen Lagebeziehung zum Landschaftsschutzgebiet Pfaffenteiche ungeeignet. Die Antragstellerin hätte zumindest Abwägungsgrundlagen für andere Standorte zur Verfügung stellen müssen.

c) Eingriffe in Natur und Landschaft:

Der Flughafen(aus)bau werde auch wegen des damit verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft abgelehnt. Die Ablehnung erstreckte sich auch auf den von der Antragstellerin vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplan. Auch nachdem dieser ergänzt worden und den mit den Fragen des Naturschutzes und der Landschaftspflege befassten Stellen zur erneuten Stellungnahme zugeleitet worden war, ergab sich für den Bund Naturschutz kein grundsätzlich anderes Bild. Mit Schreiben vom 19.10.2006 teilte er mit, dass die bisher vorgetragenen Einwendungen hinsichtlich der Ausgleichsmaßnahmen im Bereich Wald in keinem Punkt ausgeräumt worden seien. Für das Ausgleichskonzept "Offenlandbereich" erkennt er allerdings an, dass die "unsinnige" Ausgleichsmaßnahme auf dem Flugplatzgelände zwischen den Bahnen nicht mehr aufrechterhalten wird. Zusammenfassend bleibt er allerdings bei seiner bisherigen Beurteilung, dass eine kosmetische Korrektur der bisherigen Planung nicht ausreicht. Vielmehr müsste ein völlig neues Konzept erstellt werden.

d) Entwässerung:

Der Bund Naturschutz e.V. rügt eine mangelhafte Untersuchung und Darstellung der Entwässerungssituation. Ausreichend geplant erscheine die Entwässerung nur insoweit, als es um die Verbringung der auf dem Flughafen anfallenden Wassermengen auf das Gelände außerhalb des Flughafenzaunes geht. Die Entwicklung dort aber werde nicht weiter beleuchtet, obwohl gerade diese die entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt sowie

auf die landwirtschaftlichen Grundstücke haben könne. Deshalb sei die Entwässerungsplanung völlig unzureichend und könne nicht akzeptiert werden.

- e) Landschaftsbild:  
Durch die Einplanung des Bodens und die Waldrodung im Zusammenhang mit dem geplanten Flughafenbau werde das Landschaftsbild in einer nicht hinnehmbaren Weise beeinträchtigt. Besonders durch die enge Lagebeziehung zum Landschaftsschutzgebiet Pfaffenteiche werde dessen Eignung für Erholungszwecke stark eingeschränkt. Auch hier zeige sich, dass bei einer vergleichenden Standortuntersuchung hätte festgestellt werden können, dass solcherlei Eingriffe unnötig sind und an anderer Stelle nicht entstehen würden.
- f) Fauna:  
Die Auswirkungen des Vorhabens auf die betreffende Tierwelt sei nur unzureichend untersucht worden. Zwar sei in den Unterlagen ein Fledermausgutachten enthalten, letztlich ändere dies aber nichts daran, dass der Lebensraum für diese Tierart beeinträchtigt werde bzw. ganz weg falle. Auswirkungen auf andere Tierarten seien gar nicht bzw. nur marginal behandelt worden.
- g) Lärmauswirkungen:  
Hinsichtlich des lärmmedizinischen Gutachtens vertritt der Bund Naturschutz e.V. die Auffassung, dass es sich um ein Gefälligkeitsgutachten mit geschönten Feststellungen zugunsten des Vorhabensträgers handelt. Er geht nach seinen Berechnungen davon aus, dass insbesondere der Ortsteil Lausenhof sehr stark von Fluglärm betroffen sein wird. Die Dauerlärmbelastung werde sich verdoppeln. Es werde zu Geräuschspitzenwerten von 92,8 dB(A) kommen im Vergleich zu einer derzeitigen Maximalbelastung von 79,9 dB(A). Dies könne von den dortigen Bewohnern nicht hingenommen werden.  
Auch am IO therapeutisch-pädagogischen Zentrum in Hof Nr. 25 werde es zu Pegelsteigerungen von bis zu 6 Punkten kommen mit Spitzenwerten bis zu 81,7 dB(A). In dem Zentrum würden Patienten behandelt, die besonders empfindlich auf Lärmeinflüsse reagieren. Dies sei in den Gutachten in keiner Weise ausreichend gewürdigt worden.  
Ein besonderes Augenmerk sei auch auf die Situation am Untreusee zu richten, welches ein bedeutendes Erholungszentrum für die Hofer Bevölkerung darstellt. Hier könne es nach den Unterlagen der Antragstellerin zu einer Pegelerhöhung um bis zu 12,5 dB(A) auf 52,5 dB(A) Dauerschallpegel kommen mit Maximalpegeln bis zu 88,4 dB(A). Die Eingriffe im Naherholungsbereich seien nicht hinzunehmen und hätten sich bei einer gründlichen Standortuntersuchung nicht ergeben.  
  
Auch in den Gemeinden Döhlau und Selbitz werde es zu Pegelerhöhungen um bis zu 17,7 dB(A) kommen. Dies sei erheblich, weil hinsichtlich des subjektiven Lärmempfindens und der psychischen Belastung der betroffenen Bevölkerung die Frage der relativen Störung (d.h. unabhängig davon ob zulässige Grenzwerte erreicht oder überschritten werden) nicht außer Acht gelassen werden darf.  
Im Hinblick auf die Lärmauswirkungen auch unter Einbeziehung des mit dem Flughafen ausbau verbundenen zunehmenden Kfz-Verkehrs sei das Vorhaben abzulehnen.
- h) Schadstoffbelastung:  
Hinsichtlich der sonstigen Schadstoffbelastung sei zu erwarten, dass die Erhöhung der Abgasbelastung gesundheitliche Schäden nach sich ziehen kann.

Die hierzu in den Antragsunterlagen vorgelegten Untersuchungen seien allerdings sehr dürftig und ließen keine detaillierten Aussagen zu. So bleibe insbesondere die Frage der genauen gesundheitlichen Auswirkungen für die direkt angrenzende Bevölkerung im Ortsteil Pirk offen.

- i) Zerstörung kultureller Werte:  
Bemängelt wurde vom Bund Naturschutz e.V. auch, dass die Frage der Zerstörung der Gehöfte im Ortsteil Pirk, die eine mehrere hunderte Jahre alte Tradition haben, in den Antragsunterlagen nicht ausreichend thematisiert worden ist. Insbesondere treffe dies für das Gut Stein (Familie Mergner) zu, das vollkommen beseitigt werden muss.
- j) Straßenbaumaßnahmen:  
Hinsichtlich der Verkehrserschließung des geplanten Flughafens sei davon auszugehen, dass zumindest mittelfristig neue Straßenbaumaßnahmen durchgeführt werden müssen. Auf die Stellungnahme der Stadt Hof, dass es volkswirtschaftlich günstiger sei, eine "neue Anbindung vom Flughafen zur B2" zu errichten, werde insoweit Bezug genommen. Die Aussage der Gutachter, dass die bisherige Straßenanbindung auch für den Betrieb des neuen Flughafens ausreichend sei, könne deshalb nicht nachvollzogen werden.
- k) Gewerbegebiet:  
Auch sonstige Nachfolgemaßnahmen mit nachteiligen Auswirkungen für den Naturhaushalt seien zu befürchten. In diesem Zusammenhang sei auf das Vorhaben der Stadt Hof zu verweisen, die Fläche der derzeitigen S/L-Bahn als Gewerbegebiet auszuweisen. Die Planung sei zwar offiziell zunächst zurückgenommen worden, es sei aber davon auszugehen, dass der Flächennutzungsplan der Stadt Hof unmittelbar nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses entsprechend geändert werden soll. Damit würde aber ein wesentlicher Teil der Antragsunterlagen und des Landschaftspflegerischen Begleitplanes konterkariert werden.
- l) Nachtflug:  
Nachtflugbetrieb sei nach dem bisherigen Antrag der Flughafen GmbH nicht ausdrücklich geplant, allerdings auch nicht ausgeschlossen und wäre fast zwingende Folge bei Genehmigung der bisherigen Planung, weil der Flughafen so nicht wirtschaftlich betrieben werden könne. Der Betreiber werde deshalb durch wirtschaftliche Zwänge dazu veranlasst werden, nachts Frachtluftverkehr durchzuführen. Die Auswirkungen solchen Verkehrs seien in den Antragsunterlagen nicht dargestellt worden.
- m) Finanzierung:  
Zur Frage der Finanzierbarkeit des Projektes weist der Bund Naturschutz e.V. zunächst darauf hin, dass sich in den Antragsunterlagen keinerlei Angaben zum Finanzierungskonzept befinden. Für die Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung sei dies jedoch zwingend erforderlich. Vor der Vorlage prüfbarer Zahlen könne kein Planfeststellungsbeschluss ergehen. Nach § 40 Abs. 1 Nr. 3 LuftVZO müsse der Antrag auf Genehmigung eines Verkehrsflughafens auch den Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit enthalten. Weil ein solcher Nachweis hier fehle, müsse die Genehmigung versagt werden. Ohne Genehmigungsfähigkeit des Flughafens könne aber auch der zugrunde liegende Plan nicht festgestellt werden.

Bereits die prognostizierten Baukosten seien zu niedrig angesetzt. Dazu kämen die laufenden Betriebskostendefizite, die allein von den Gesellschaftern getragen werden müssten, da der Zuschuss des Freistaates Bayern nicht prozentual gewährt werde, sondern als feste Summe mit ausdrücklich ausgeschlossener Erhöhungsmöglichkeit.

Die finanzielle Lage der betroffenen Kommunen (Stadt Hof, Landkreis Hof und Gemeinden des Landkreises Hof) sei aber bereits jetzt so gravierend, dass mit dem Bau des Flughafens eine Investitionsruine geschaffen werde. Die immer wieder geforderte Wirtschaftlichkeitsberechnung werde offenbar nicht vorgelegt, weil auch bei geschöner Betrachtung in keiner Weise plausibel dargelegt werden könne, wie Bau und Betrieb der Anlage sinnvoll vonstatten gehen sollen.

Die zu erwartenden finanziellen Belastungen der Stadt und des Landkreises Hof sowie der Gemeinden würden dazu führen, dass dringend benötigte Gelder für Pflichtaufgaben fehlen werden. Diese Entwicklung sei nicht tragbar und der Bevölkerung der Region nicht zuzumuten.

#### 1.19 Landesbund für Vogelschutz

Vom Landesbund für Vogelschutz wird das Vorhaben abgelehnt. Er begründet dies wie folgt:

- a) Für den geplanten Flughafen bestehe keinerlei verkehrliche Notwendigkeit. Durch die Autobahnen A9, A73 und A72 sowie vorhandene Bundesstraßen und die in geringer Entfernung befindlichen Flughäfen Nürnberg, Leipzig und Dresden sei der Raum Hof gut erschlossen. Im Übrigen erfülle der vorhandene Verkehrslandeplatz Hof-Plauen mit der bestehenden Infrastruktur alle Voraussetzungen für den Betrieb des Linien- und Charterverkehrs.
- b) Es fehle der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für das Vorhaben. Die prognostizierten Zuwächse im Charter- und Linienverkehr von 500 bzw. 300 % müssten kritisch hinterfragt werden; sie entbehrten nach Auffassung des LFV insbesondere vor dem Hintergrund der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung in Oberfranken und der vorliegenden Absagen der Touristikunternehmen, den Flugplatz Hof-Plauen auch im Falle eines Ausbaus anzufliegen, jeder Grundlage. Ferner sei nicht nachvollziehbar, wie der fehlende Eigenanteil an den Ausbaukosten von 22 Mio. € finanziert werden soll.
- c) Der beantragte Ausbau führe zu massiven, nicht ausgleichbaren Eingriffen in Natur und Landschaft. Nordwestlich des geplanten Flugplatzes befinde sich mit dem Göstratal eine der wertvollsten Naturräume im Stadtgebiet Hof. Die geplante S/L-Bahn schneide in Verlängerung dieses Tal im 90°-Winkel. Auswirkungen des Flugbetriebes auf den Vogelzug im Göstratal seien im Erläuterungsbericht nicht untersucht worden. Ebenso fehlten Aussagen zu Auswirkungen der Befeuersanlagen auf nachtaktive Tiere. Bemängelt wurden auch die Darstellung von Ausgleichs- und Ersatzflächen im Landschaftspflegerischen Begleitplan. Diese Bedenken wurden dem Grundsatz nach auch aufrechterhalten, nachdem die Antragstellerin den ursprünglichen LBP überarbeitet und in Absprache mit der Höheren Naturschutzbehörde entsprechende Ergänzungen vorgelegt hatte.
- d) Für die Bevölkerung in der Umgebung des Flugplatzes sowie im Bereich der Naherholungsgebiete sei mit einer erheblichen Lärmbelästigung zu rechnen.

- e) Im Zuge des Flughafenbaus werde es zu Folgemaßnahmen kommen, die weitere Eingriffe in Natur und Landschaft mit sich brächten (neue Straßenanbindung, Ausweisung neuer Gewerbegebiete usw.). Insbesondere die im Raum stehende Ausweisung des jetzigen Flugplatzgeländes als Gewerbegebiet sei problematisch, denn, wenn dort kein Wald als Lärmschutz für die benachbarten Gemeinden angepflanzt werde, seien die gesamten Ausführungen zum Lärmschutz in den Planunterlagen hinfällig.

Insgesamt handelt es sich nach Auffassung des LFV nicht um den Ausbau oder die Erweiterung des Flugplatzes, sondern um einen Flughafenneubau.

#### 1.20 Landesfischereiverband

Im Auftrag des Landesfischereiverbandes äußerte sich der Bezirksfischereiverband Oberfranken e.V. und teilte folgendes mit:

Die Oberflächenwässer vom künftigen Flughafen müssten entsorgt werden. Der Hintere Haagteich und die dazugehörigen Forellenaufzuchtgewässer seien sehr sensibel. Schon in der Vergangenheit sei es öfter zu Fischsterben gekommen, evtl. ausgelöst durch Streumittel von der Flugpiste.

Die Einleitung von nicht ausreichend geklärten Abwässern würde dazu führen, dass für Fische, Kleintiere und Wasserpflanzen keine Lebensbedingungen mehr gegeben wären. Es sei anzunehmen, dass der Wasserzulauf zu diesen Gewässern beeinträchtigt werde; auch dies würde die biologischen Werte der Gewässer mindern. Ferner sei sicherzustellen, dass auch während der Bauphase eine Verschmutzung der Teiche ausgeschlossen wird, evtl. durch Bau eines Absetzteiches. Schließlich müssten evtl. anfallende Betreiberkosten für eine Belüftungsanlage im Gewässer von der Flughafen GmbH übernommen werden.

#### 1.21 Landesjagdverband

Der Landesjagdverband hat die Anfrage zur weiteren Bearbeitung an die Kreisgeschäftsstelle in Hof abgegeben. Von dort ist eine schriftliche Stellungnahme nicht eingegangen. Auf fernmündliche Nachfrage wurde bestätigt, dass seitens des Jagdverbandes keine Bedenken gegen das Vorhaben bestehen.

Stattdessen haben sich die Vertreter der Jagdgenossenschaften Wölbattendorf und Eppendorf geäußert. Sie befürchten eine Beeinträchtigung ihres Jagdausübungsrechtes und damit verbunden auch eine Minderung des zu erzielenden Jagdpachtzinses und machen entsprechende Entschädigungsforderungen geltend.

#### 1.22 Bayerischer Waldbesitzerverband

Der Verband weist darauf hin, dass durch die Umsetzung der geplanten waldverbrauchenden Maßnahme den Eigentümern erhebliche Einschränkungen in der Entscheidungs- und Bewirtschaftungsfreiheit ihrer Flächen entstehen würden. Ein Umbau sowie eine Verkürzung der Umtriebszeit könne nur auf freiwilliger Basis sowie durch die Waldbesitzer selbst umgesetzt werden. Jegliche ordnungsrechtliche Regelung müsse einen Ausgleich bzw. eine Entschädigung der Waldbesitzer zur Folge haben. Die entsprechenden Ausgleichsregelungen müssten dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festgelegt werden. Ferner müsse eine Rückholklausel im Vertrag vorgesehen werden, der es den Waldbesitzern ermöglicht, die Vereinbarung über die Waldinanspruchnahme bei Ausbleiben der Entschädigungszahlung wieder zu kündigen.

### 1.23 Schutzgemeinschaft Deutscher Wald

Von der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald wurde darauf hingewiesen, dass einer Rodungsfläche von 85,1 ha nur eine Wiederaufforstungsfläche von 34,1 ha gegenüberstehe, sodass ein Waldflächendefizit von 51 ha bestehen bleibe. Außerdem bemängelt sie weitgehend die Darstellungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan. Zu den Ergänzungen, die die Antragstellerin später vorgelegt hatte und die auch der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V. mit Schreiben des Luftamtes Nordbayern vom 26.09.2006 zur Stellungnahme zugeleitet worden war, hat sich der Verband nicht geäußert.

Insgesamt forderte er in seiner Stellungnahme jedoch mit Rücksicht auf den ohnehin unterdurchschnittlich bewaldeten Landkreis Hof gegenüber der ursprünglichen Planung, mindestens 25 ha weitere Aufforstungsflächen planfestzustellen.

### 1.24 Verband Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V.

Für den Verband Deutscher Gebirgs- und Wandervereine e.V. hat sich der Fichtelgebirgsverein e.V. geäußert. Der Verein stellt die dem Ausbaivorhaben zugrunde liegenden Prognosen für den Linien- und Charterverkehr in Frage und befürchtet eine finanzielle Überforderung der Kommunen mit der Folge, dass keine finanziellen Mittel mehr für andere notwendige öffentliche Aufgaben zur Verfügung stehen. Er schlägt daher vor, das Vorhaben nochmals zu überdenken und eine kleinere Lösung - Erhaltung und Sanierung des jetzigen Flugplatzes - zu erwägen.

### 1.25 Luftsportverband Bayern e.V.

Der Luftsportverband Bayern e.V. erhob keine grundsätzlichen Bedenken. Er wies auf den intensiven Segelflugbetrieb im Raum Bayreuth hin. Im Hinblick auf den Streckensegelflugbetrieb sei es wichtig, dass der Umfang der Kontrollzone für den Flugplatz Hof durch das Ausbaivorhaben nicht vergrößert werde.

### 1.26 Abwasserzweckverband Saale

Die auf dem Flugplatzgelände anfallenden Abwässer (häusliche Abwässer und Abwässer aus der Entwässerung der Betriebsflächen) werden der Kanalisation der Stadt Hof zugeleitet. Hierzu weist der Abwasserzweckverband Saale darauf hin, dass die Kapazitätsreserven der Kläranlage begrenzt sind. Soweit die CSB-Schmutzfracht über 318 kg/d gehe, müssten zur Beurteilung ergänzende Unterlagen vorgelegt werden. Im Übrigen müsse zur Verminderung des Fremdwasseraufkommens sichergestellt werden, dass Oberflächen-, Grund- und Quellwasser von der Kanalisation ferngehalten werden.

### 1.27 Stadtwerke Hof HEW GmbH

Die Stadtwerke Hof HEW GmbH ist zuständig für die Energie- und Wasserversorgung im fraglichen Bereich. Sie wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die Stromleitungen zum Ortsteil Stein entfallen und vom Netz abgetrennt werden müssten. Ein 20 kV-Kabel und eine Wasserleitung DN 200 durchquerten das künftige Flughafenareal. Beide müssten vor Baubeginn um das Baufeld herum verlegt, und die neue Trasse dinglich gesichert werden. Die Strom- und Wasseranschlussleitungen für das Anwesen Pirk 1 wären anzupassen.

Im Übrigen wurden von den Trägern öffentlicher Belange keine schriftlichen Bedenken oder Gründe gegen das Flugplatzvorhaben vorgetragen.

## 2. Stellungnahmen von Privatpersonen:

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens sind insgesamt 1.423 Einwendungen von Privatpersonen eingegangen, wovon ein Großteil standardisierte Texte verwendet hatte, die zum Teil mit individuellen Zusätzen ergänzt wurden. In besonderer Weise durch das Vorhaben betroffen dürfte die Familie Mergner sein, deren Anwesen Stein durch den Flughafenbau vollständig beseitigt werden müsste. Die Familie macht, vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Schönefelder folgende grundsätzliche Einwendungen gegen das Flughafenvorhaben geltend:

- 2.1 Es wird energisch bestritten, dass es sich um die Erweiterung bzw. Änderung und Aufstufung eines bestehenden Flugplatzes handelt. Vielmehr gehe es um die Neuerrichtung eines geplanten Flughafens an anderer Stelle, wobei sich das Gesamtgelände des neuen Flughafens nur teilweise mit dem alten Gelände des bestehenden Verkehrslandeplatzes in Deckung bringen lasse. Hierfür aber hätten entsprechende Standortalternativen untersucht werden müssen, was nicht geschehen sei. Im Raumordnungsverfahren habe keine Standortuntersuchung mit einer die Geländeeignung vergleichenden Variantenprüfung stattgefunden, die selbst bei einer Flughafenerweiterung hätte erfolgen müssen. Im Übrigen könne weder das Landesentwicklungsprogramm noch die Standortwahl in der landesplanerischen Beurteilung eine verbindliche Vorgabe mit Abwägungsvorrang für das Planfeststellungsverfahren haben. Es fehle schlicht an der Planrechtfertigung. Weder sei durch die vorgelegten Gutachten schlüssig nachgewiesen worden, dass ein Flughafenausbau wegen des Linienverkehrs Hof - Frankfurt erforderlich sei. Die von der Lufthansa hierzu vom Luftamt eingeholten Stellungnahmen hätten im Gegenteil bestätigt, dass nach wie vor mit Turboprop-Flugzeugen nach Hof geflogen werde, die mit der vorhandenen S/L-Bahn auskommen. Eine Zunahme der Passagierzahlen im Linienverkehr, die den Einsatz größerer Luftfahrzeuge notwendig machen würde, sei vom Antragsteller selbst nicht prognostiziert worden.

Die Behauptung der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG, es bestünde im Einzugsbereich von Hof-Plauen ein "relevanter Bedarf" an Charterverkehr, sei ebenfalls nicht nachvollziehbar, ganz abgesehen davon, dass ein etwaiger geringer Bedarf jedenfalls nicht die mit der Planung verbundenen Eingriffe rechtfertigen könnte.

Für den Werk- und Taxiverkehr sei der vorhandene Flugplatz völlig ausreichend, da im Gutachten in diesem Bereich für Hof-Plauen ein "Trend zu kleineren Flugzeugen" festgestellt werde.

Damit sei in keinem Verkehrssegment ein Bedarf für einen neuen Flughafen feststellbar. Das Vorhaben sei im Gegenteil unter Berücksichtigung der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung völlig überdimensioniert.

Auch regionale Strukturhilfe könne nicht als Argument herangezogen werden, wenn die Risiken der Planung derart im Vordergrund stehen, dass seitens des Staates Regresspflichten vertraglich abbedungen werden. Sie darf nach der Rechtsprechung auch nie alleiniges Ziel eines Vorhabens sein.

Heftig in Zweifel gezogen wurde vom Einwendungsführer auch die Finanzierbarkeit des Vorhabens. Es fehlten in den vorgelegten Unterlagen jegliche Nachweise darüber, ob und wie das Vorhaben finanziert werden könne. Der Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit sei zwar nur für die luftrechtliche Genehmigung vorzulegen. Sei aber jetzt schon abzusehen, dass eine solche an die Planfeststellung sich anschließende

luftrechtliche Genehmigung wegen fehlender wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit nicht erteilt werden kann, so fehle das Sachentscheidungsinteresse für die Planfeststellung.

Der Einwendungsführer verweist weiter noch auf schädigende Auswirkungen des Vorhabens durch Fluglärm, durch Eingriffe in den Naturhaushalt, auf Zunahme des Straßenverkehrs durch Bau weiterer Straßen und stellt fest, dass eine Verwirklichung des Projektes unermessliche Schäden für Umwelt, Mensch, Natur, Tierwelt und Pflanzenwelt mit sich bringen würde, dass Erholungsräume für die Bevölkerung vernichtet würden und dass derartige Eingriffe nur gerechtfertigt sein könnten, wenn sie plangerechtfertigt, unter dem Gesichtspunkt des Allgemeinwohls erforderlich und unvermeidbar sind. Diese Voraussetzungen aber sieht er für nicht gegeben an und beantragt daher, die Planfeststellung zu versagen.

Für den Fall, dass dennoch eine Planfeststellung erfolgt, werden im weiteren Einwendungen und Forderungen vorgetragen, die sich einmal auf mögliche Beeinträchtigungen von derzeit von der Familie Mergner genutzten landwirtschaftlichen Grundstücken beziehen, zum anderen auf die Bereitstellung von Ersatzlandflächen.

Ebenso begründete Anträge, die zunächst auch zum Ziel hatten, den Planfeststellungsantrag abzulehnen, wurden vom gleichen Anwalt auch für zwei weitere Anwesen in Lausenhof (Familie Findeiß und Familie Köllner) gestellt. Auch hier wurden für den Fall einer Planfeststellung entsprechende Entschädigungs- und Ausgleichsmaßnahmen geltend gemacht.

- 2.2 Von den übrigen Privateinwendern, insbesondere von Herrn Rechtsanwalt Kummetz, wurden teilweise gleichartige oder ähnliche Bedenken gegen das Flugplatzvorhaben vorgetragen, sodass auf deren Wiederholung verzichtet werden kann. Die weiteren vorgetragenen Argumente können stichpunktartig wie folgt zusammenfasst werden:

Eigentum:

- Durch das Vorhaben werde das durch Art. 14 Abs. 1 Grundgesetz geschützte Eigentum der Einwender verletzt bzw. in seinem Wert gemindert.
- Bei vermieteten Objekten werde es zu Mietminderungen kommen.
- Das Vorhaben werde nur zu verwirklichen sein, wenn Eigentum enteignet wird. Hierzu lägen die Voraussetzungen des Art. 14 Abs. 3 Grundgesetz nicht vor.
- Im Falle einer Enteignung müssten umfassende Entschädigungen gewährt werden.

Gesundheit/Persönlichkeit:

- Die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung werde beeinträchtigt durch Lärm, Abgase und höhere Ozonbildung; damit liege ein Verstoß gegen Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz vor.
- Die Lebensqualität und die Entfaltung der Persönlichkeit würden beeinträchtigt werden.
- Die Schadstoffbelastung der in der Nähe des Flugplatzes angebauten Lebensmittel nehme zu.



- Es komme zu einer höheren Verkehrsbelastung durch den Zubringerverkehr zum Flughafen.

Natur:

- Das Vorhaben bedinge einen erheblichen Eingriff in die Natur. Das Landschaftsbild werde beeinträchtigt (erhebliche Erdbewegungen).
- Ein großes Waldgebiet werde gerodet; das Waldsterben nehme zu.
- Das Naherholungsgebiet Untreusee werde beeinträchtigt. Der Gewässerschutz sei nicht gewährleistet.

Aufgrund des Amtsermittlungsgrundsatzes hat sich die Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - zweimal an die Deutsche Lufthansa gewandt und um Beantwortung verschiedener Fragen hinsichtlich des Einsatzes von Jetflugzeugen im Rahmen des Linienflugbetriebes Frankfurt - Hof gebeten. Dies erschien notwendig, da der Einsatz solcher Luftfahrzeuge ein wesentlicher Bestandteil der von der Antragstellerin vorgetragenen Begründung für den Flugplatzausbau war. Die zweite Nachfrage wurde deshalb erforderlich, weil von Antragstellerseite u.a. bezweifelt wurde, dass das Antwortschreiben der Lufthansa von den dafür zuständigen Personen bearbeitet bzw. unterschrieben worden war.

Eine weitere Nachfrage bei der Regierung von Oberfranken als kommunale Rechtsaufsichtsbehörde hatte sich aus Gründen der Sachaufklärung für notwendig erwiesen, nachdem von der Antragstellerin bis zuletzt keine zureichenden Unterlagen darüber vorgelegt worden waren, ob eine Finanzierung des Vorhabens gesichert ist. Aus den Angaben der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG war lediglich zu entnehmen, dass neben einem vom Freistaat Bayern zugesagten Zuschuss in Höhe von 31,8 Mio. € der verbleibende Eigenanteil in Höhe von 22,1 Mio. € durch Kredite finanziert werden soll, für die die beteiligten bayerischen Kommunen - Stadt Hof, Landkreis Wunsiedel und Landkreis Hof - die Bürgschaften übernehmen müssten. Die Übernahme dieser Bürgschaften bedarf jedoch der kommunalrechtlichen Genehmigung durch die Regierung von Oberfranken als Rechtsaufsichtsbehörde. Nur wenn diese Genehmigung erteilt werden kann, wäre eine Finanzierung über Kredite sicherbar.

Nachdem die schriftliche Anhörung abgeschlossen war, wurde mit Verfügung der Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - vom 10.10.2006 der Erörterungstermin gem. § 8 LuftVG i.V.m. Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG bestimmt. Er fand statt am

|             |                        |             |
|-------------|------------------------|-------------|
| Donnerstag, | 16.11.2006, 10.30 Uhr, | } ganztätig |
| Freitag,    | 17.11.2006, 09.30 Uhr, |             |
| Montag,     | 20.11.2006, 09.30 Uhr, |             |
| Dienstag,   | 21.11.2006, 09.30 Uhr  |             |

Zu dem Erörterungstermin wurden sämtliche am Verfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange geladen. Ferner wurde er in den Amtsblättern der Regierung von Mittelfranken und der Regierung von Oberfranken sowie in der örtlichen Presse bekannt gemacht. Der Termin war nicht öffentlich. In ihm wurden die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen nochmals erörtert.

Am Ende des ersten Verhandlungstages verlas der Verhandlungsleiter eine neue Stellungnahme der Regierung von Oberfranken vom 15.11.2006, die der Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - am Vortag zugegangen war.

In dieser Stellungnahme äußerte sich die Regierung von Oberfranken zu der Anfrage der Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - vom 16.10.2006 hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit von weiteren Bürgschaften der Kommunen bei der Aufnahme von Krediten für die Finanzierung des Flughafenausbaus. Die Regierung von Oberfranken kam dabei zu der Aussage, dass eine solche Genehmigung im Hinblick auf das Risiko der Maßnahme und die finanzielle Situation der Kommunen nicht in Aussicht gestellt werden könne.

Im Übrigen wurden im Verlaufe des Erörterungstermins die bereits schriftlich vorgetragenen Argumente nochmals wiederholt, vertieft und näher erläutert. Auf das Verhandlungsprotokoll, das von beeidigten Stenografen erstellt worden ist, und der Antragstellerin mit Schreiben vom 15.12.2006 zugeleitet wurde, wird insoweit Bezug genommen.

Die Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - teilte der Antragstellerin mit Schreiben vom 18.01.2007 mit, dass die Auswertung der eingereichten Antragsunterlagen sowie aller im Laufe des Verfahrens eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen ergeben habe, dass der Planfeststellungsantrag vom 26.07.2005 abgelehnt werden muss, weil dem Vorhaben mangels Bedarf und Finanzierbarkeit die Planrechtfertigung fehlt und selbst bei hilfswieser Ausübung des Planungsermessens schwerwiegende öffentliche und private Belange die Interessen der Antragstellerin erheblich überwiegen. Der Antragstellerin wurde Gelegenheit gegeben, bis spätestens 01.03.2007 den Antrag zur Kosteneinsparung zurückzunehmen oder bis dahin ergänzende entscheidungserhebliche Unterlagen vorzulegen.

Die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG übersandte daraufhin mit Schreiben vom 01.03.2007 ein als "persönlich/vertraulich" bezeichnetes Schreiben des Reiseveranstalters Frosch Touristik GmbH (FTI) vom 09.02.2007, und ein Schreiben des Luftfahrtunternehmens Hamburg International vom 17.02.2007.

FTI zeigt sich darin interessiert, das Potential des Flughafens Hof-Plauen in Zusammenarbeit mit dem Geschäftsführer der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG und weiteren touristischen Partnern sowohl im Flug- wie im Veranstalterbereich zu entwickeln. Eine abschließende Verpflichtung zur Einbindung des Standortes Hof-Plauen wollte FTI allerdings zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht eingehen.

Die Fluggesellschaft Hamburg International sieht zunächst lediglich ein Potential zur Aufnahme von Ad-hoc-Charterflügen "je nach Marktlage". Im 2. Schritt werden Ferienflüge für die wesentlichen Destinationen Mallorca, Antalya sowie Bulgarien "für interessant" gehalten, wobei als Voraussetzung hierfür die Festabnahme durch einen oder mehrere namhafte Reiseveranstalter für mindestens 50 % der Kapazität genannt wird.

Des Weiteren teilte der Geschäftsführer der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG im Schreiben vom 01.03.2007 mit, dass er intensiv bemüht sei, private Investoren für die Projektfinanzierung zu gewinnen. Er habe bereits Kontakt zu Investoren, die sich bereit erklärt hätten, innerhalb von 8 Wochen aussagekräftige Belege und belastbare Bankinformationen vorzulegen. Er bat deshalb, über den Antrag auf Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses nicht vor dem 30.04.2007 zu entscheiden.

Mit Schreiben vom 30.04.2007 teilte der Beiratsvorsitzende der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG, Herr Landrat Bernd Hering, der Planfeststellungsbehörde mit, dass zwischenzeitlich zwar ein Schreiben eines möglichen Finanzinvestors vorliege, in dem dieser gegenüber der Egrensis Aviation AG die Bereitstellung finanzieller Mittel in Höhe von 72,5 Mio. € für den Flughafenausbau in Hof in Aussicht stelle. Die Gesellschafter der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG seien jedoch der Auffassung, dass dieses Schreiben keine

belastbare Finanzierungszusage enthalte. Dem bisherigen Geschäftsführer, Herrn Hartmann, sei von der Gesellschafterversammlung ein Zeitraum bis 30.05.2007 eingeräumt worden, um entsprechende Unterlagen nachzureichen. Deshalb solle die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag noch bis 10.06.2007 aufgeschoben werden. Außerdem wurde der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass Herr Hartmann am 30.04.07 als Geschäftsführer der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG ausgeschieden sei.

Die Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - stimmte mit Schreiben vom 15.05.2007 der Fristverlängerung bis 10.06.2007 zu und stellte erneut anheim, den Planfeststellungsantrag zur Kosteneinsparung zurückzunehmen, falls es nicht gelingen sollte, bis 10.06.2007 ausreichende Unterlagen zur Finanzierung und zum Ausbaubedarf vorzulegen. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass die Planfeststellungsbehörde, auch mit Rücksicht auf die Interessen der Grundstückseigentümer, letztmalig bereit sei, der erneuten Bitte um Entscheidungsaufschub nachzukommen. Die ungewöhnlich lange Verfahrensdauer wurde von Betroffenen nämlich zwischenzeitlich als faktische Veränderungssperre für die Nutzung ihrer Grundstücke empfunden.

Anlässlich einer Vorsprache der beiden neuen Geschäftsführer der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG, der Herren Hermann Seiferth und Klaus-Jochen Weidner, am 10.05.2007 beim Luftamt Nordbayern wurde diesen nochmals detailliert erläutert, welche Unterlagen im Einzelnen zur Fortführung des Verfahrens bis 10.06.2007 erwartet werden.

Mit Schreiben vom 10.05.2007 teilten die Herren Hermann Seiferth und Klaus-Jochen Weidner der Planfeststellungsbehörde schriftlich mit, dass sie in der 31. Gesellschafterversammlung ab 01.05.2007 als Geschäftsführer der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG bestellt worden seien.

Mit Schreiben vom 11.06.2007 reichte die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG der Planfeststellungsbehörde verschiedene Unterlagen nach. Gleichzeitig wurde mitgeteilt, dass die Gesellschafterversammlung am 11.06.2007 folgendes beschlossen habe:

1. Die Gespräche mit dem Investor, der Firma Medov Holding & Finance Ltd. ("Medov") bzw. der Egrensis Aviation AG, werden mit dem Ziel, die wesentlichen vertraglichen Eckpunkte und die Bereitstellung der zugesagten Finanzmittel in Höhe von 72,5 Mio. € für einen Ausbau (Plan A) durch entsprechende Nachweise des Investors sicherzustellen, weitergeführt.
2. Eine weitere Fristverlängerung bis 10.08.2007 mit den vorhandenen Unterlagen wird bei der Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - beantragt.

Die Geschäftsführer der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG beantragten deshalb, die Frist erneut bis 10.08.2007 zu verlängern.

Dem Schreiben der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG vom 11.06.2007 waren beigelegt Schreiben der Firma "Medov" vom 25.04.2007 und vom 11.06.2007, ein Schreiben der Egrensis Aviation AG vom 14.05.2007, ein Schreiben der Fluggesellschaft Cirrus vom 11.04.2007, ein Schreiben der Fluggesellschaft Hamburg International vom 17.02.2007, ein Schreiben des Reiseveranstalters Frosch Touristik GmbH (FTI) vom 09.02.2007 und ein Schreiben der Firma Berge & Meer GmbH vom 13.03.2007.

Die Firma "Medov" erklärt sich in ihrem Schreiben vom 25.04.2007 bereit, die finanziellen Mittel für den geplanten Ausbau des Flughafens Hof-Plauen mit einem Betrag in Höhe von 72,5 Mio. € sicherzustellen. In ihrem Schreiben vom 11.06.2007 weist die Firma Medov

ergänzend darauf hin, dass es sich bei der angebotenen Finanzierung nicht um ein klassisches Bankdarlehen handle. Um ihre Finanzkraft nachzuweisen, werde sie beim Notar Dr. Korschan in München entsprechende Dokumente hinterlegen und den Notar anweisen, Herrn Landrat Bernd Hering über den vorliegenden Kapitalnachweis kurzfristig zu informieren. Sie betrachte sich als Geldgeber für die Egrensis Aviation AG und werde sich an dieser Gesellschaft mit einem Anteil von 25% beteiligen. Die Bereitstellung der Finanzmittel für die Egrensis Aviation AG werde Ende Juli 2007 beginnen. Der Finanzierungsbeitrag solle in 10 gleichen aufeinanderfolgenden Monatsraten erfolgen.

Mit dem Schreiben vom 14.05.2007 teilte die Egrensis Aviation AG der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG mit, dass sie ihr Engagement für den Flughafen Hof-Plauen an folgende Voraussetzungen binde:

- Es müsse ein positiver Planfeststellungsbeschluss bis 30.09.2007 vorliegen.
- Im Falle der Ablehnung des Planfeststellungsantrages entfalle jegliches weitere Engagement der AG für den Flughafen Hof-Plauen.
- Die Egrensis Aviation AG beabsichtige, nach Vorliegen eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses mit einem Betrag von bis zu 6 Mio. € die Liegenschaften der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG zu erwerben.
- Die Egrensis Aviation AG beabsichtige, nach Erlass eines positiven Planfeststellungsbeschlusses 26% der Anteile der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG bzw. der Flughafen Hof-Plauen Beteiligungs-GmbH zu erwerben. Des Weiteren wolle auch der Vizepräsident der Firma "Medov" selbst oder mit einer Gesellschaft weitere Anteile in Höhe von 25% an den vorgenannten Gesellschaften erwerben.
- Die Egrensis Aviation AG und ihre Partner seien bereit, 51% der Betriebsverluste der Flughafengesellschaft aus dem laufenden Betrieb auch dann zu übernehmen, wenn es zu Klagen Betroffener gegen den Planfeststellungsbeschluss kommen sollte.
- Die Bereitschaft der Egrensis Aviation AG und ihres Partners zur Übernahme von Anteilen in Höhe von insgesamt 51% an der Flughafengesellschaft setze voraus, dass alle in der Flughafen GmbH & Co KG verbleibenden Gesellschafter bereit seien, in Zukunft im Verhältnis ihres Anteils unternehmerische Risiken bei der Fortentwicklung der Flughafenbetreibergesellschaft zu übernehmen.
- Die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG solle in Zukunft ausschließlich Betreibergesellschaft sein und mit dem betriebsnotwendigen Inventar und Vermögen ausgestattet werden.
- Der Gesellschaftervertrag der Flughafen Hof-Plauen GmbH & CO KG müsse den neuen Gegebenheiten angepasst werden.
- Die Leistungen der Flughafen Hof-Plauen GmbH & CO KG gegenüber der Egrensis Aviation AG werden in einem Pachtvertrag näher geregelt werden. Dieser Pachtvertrag solle durch die Gremien der Gesellschafter genehmigt werden.
- Der weitere für den Flughafenausbau notwendige Grunderwerb obliege der Egrensis Aviation AG.
- Allen Beteiligten sei bewusst, dass zum jetzigen Zeitpunkt die möglicherweise zu beachtenden Regularien der Europäischen Kommission beim Kauf der Liegenschaft und der

Übernahme von Anteilen der Gesellschaft sowie beim Bau der Anlage noch nicht abschließend bekannt sind. Die Beteiligten verständigten sich jedoch darauf, dass alle zu treffenden Vereinbarungen vor ihrer Unterzeichnung fristgerecht auf ihre Konformität mit den Regularien der Europäischen Kommission abschließend geprüft werden.

Die Firma Berge & Meer GmbH zeigt in ihrem Schreiben vom 13.03.2007 Interesse an der Bedienung von touristisch wichtigen Destinationen in Zusammenarbeit mit weiteren touristischen Partnern. Eine "weitreichend bindende Verpflichtung zur Aufnahme des Standortes Hof-Plauen" in das Programm der Firma Berge & Meer Touristik GmbH wollte die Firma allerdings nicht eingehen.

Die Firma Cirrus kündigt in ihrem Schreiben vom 11.04.2007 an, dass sie für die wesentlichen Destinationen marktgerechtes Fluggerät zur Verfügung haben werde.

Die Schreiben der Fluggesellschaft Hamburg International vom 17.02.2007 und des Reiseveranstalters FTI vom 09.02.2007 sind im Wortlaut identisch mit den bereits mit Schreiben der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG vom 01.03.2007 vorgelegten und oben zitierten Schreiben dieser beiden Firmen.

## D.

### Begründung

#### I. Formelle Voraussetzungen

##### 1. Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde

Die Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - ist zur Entscheidung über den gestellten Planfeststellungsantrag, die Durchführung des Verfahrens zur Festsetzung eines Bauschutzbereiches und für die Anpassung der luftrechtlichen Genehmigung gem. §§ 31 Abs. 2 Nr. 4 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), 39 Abs. 1 Luftverkehrszulassungsordnung (LuftVZO) und 27 Abs. 1 Nr. 5 und 20 der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk) sachlich und örtlich zuständig.

##### 2. Verfahren

###### 2.1 Raumordnungsverfahren

Die Regierung von Oberfranken hat vorab gem. § 15 Raumordnungsgesetz (ROG) wegen der Raumbedeutsamkeit der Maßnahme ein Raumordnungsverfahren durchgeführt. In einer landesplanerischen Beurteilung vom 30.09.2002 und in einer nachträglichen Stellungnahme vom 15.12.2003 wurde festgestellt, dass die Planungsvariante 3a unter Beachtung verschiedener Auflagen mit den Belangen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar ist.

## 2.2 Prüfung der Umweltverträglichkeit

Gem. § 6 Abs. 1 S. 2 LuftVG, § 3 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in Verb. mit Ziffer 14.12.1 der Anlage 1 zum UVPG sowie § 3 Abs. 1a UVPG in Verb. mit Nr. 1.2 der Anlage 3 zum UVPG war im vorliegenden Verfahren die Umweltverträglichkeit zu prüfen.

Die Antragstellerin hat deshalb nach vorheriger Abstimmung mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange eine Umweltverträglichkeitsstudie vom Februar 05 / 28.10.05 erstellt, die zusammen mit den übrigen Unterlagen zum Gegenstand des Anhörungsverfahrens gemacht worden war.

## 2.3 Planfeststellungsverfahren

Das Planfeststellungsverfahren wurde gem. § 10 Abs. 2 LuftVG in Verb. mit Art. 73 BayVwVfG ordnungsgemäß durchgeführt.

Die Antragsunterlagen wurden den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme zugeleitet sowie in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt, für die Dauer eines Monats ausgelegt. Zeitpunkt und Dauer der Auslegung waren in den jeweiligen Gemeinden rechtzeitig vorher ortsüblich bekannt gemacht worden.

## II. Materiell-rechtliche Würdigung

Rechtliche Grundlage der Entscheidung über den Antrag auf Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Hof-Plauen zum Verkehrsflughafen sind die §§ 8 ff LuftVG in Verbindung mit § 6 Abs. 2 LuftVG analog.

Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung muss zunächst eine Planrechtfertigung für das Vorhaben gegeben sein und es dürfen keine Verstöße gegen gesetzliche Planungsleitsätze oder zwingende Rechtsvorschriften vorliegen. Sofern diese Voraussetzungen festgestellt werden können, ist anschließend unter Ausübung des Planungsermessens zu prüfen, ob die geplante Maßnahme insbesondere den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind. Diese und andere öffentlichen sowie die privaten Belange, insbesondere der betroffenen Grundstückseigentümer, sind dann gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. (st. Rspr.; vgl. BVerwGE 69, 256/270; VGH München Urteil vom 19.01.2007 Az. 8 BV 05.1963)

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze ist der Antrag abzulehnen, da dem Vorhaben die Planrechtfertigung fehlt und selbst bei hilfswesiger Ausübung des Planungsermessens schwerwiegende öffentliche und private Belange die Interessen der Antragstellerin erheblich überwiegen.

### 1. Planrechtfertigung

Ungeschriebenes Erfordernis einer jeden planerischen Entscheidung ist die Rechtfertigung des Vorhabens, da damit in individuelle Rechtspositionen Dritter eingegriffen wird. Der Planfeststellungsbeschluss umfasst nämlich die Entscheidung über die Zulässigkeit einer eventuell nachfolgenden Enteignung mit und entfaltet auf diese Weise eine enteignungsrechtliche Vorwirkung auf ein später nachfolgendes Enteignungsverfahren.

Gemäß § 28 Abs. 2 LuftVG ist der festgestellte Plan dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Der Grundstückseigentümer wird durch Artikel 14 Abs. 3 Satz 1 GG vor einem Entzug seines Eigentums geschützt, der nicht zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich oder nicht gesetzmäßig ist (BVerwG Urteil vom 10.04.1997 Az: 4 C 5/96).

Die Planrechtfertigung für einen Verkehrsflughafen ist nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dann gegeben, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Luftverkehrsgesetz verfolgten Ziele, einschließlich sonstiger gesetzlicher Entscheidungen, ein Bedürfnis besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist. Dies ist zwar nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 56,110/120; BVerwGE 75, 214/233).

Es ist Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, den Ausbaubedarf nach Maßgabe der Antragsunterlagen und der sonstigen bei ihr vorliegenden Erkenntnisse im Zeitpunkt der Entscheidung über den Antrag prognostisch zu bestimmen. Insbesondere muss dabei der der Prognose zugrundeliegende Sachverhalt stimmig und die Prognosemethode fachspezifisch geeignet sein sowie das Ergebnis einleuchtend begründet werden. Ferner muss die mit jeder Prognose verbundene Ungewissheit künftiger Entwicklungen in einem angemessenen Verhältnis zu den Eingriffen stehen, die mit ihr gerechtfertigt werden sollen (BVerwG Urteil vom 05.12.1986 Az: 4 C 13.85; BayVGH Urteil vom 02.12.2005 Az: 20 A 04.40040).

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 16.03.2006 Az: 4 A 1075.04 ferner entschieden, dass auch einer Planung, die aus finanziellen Gründen nicht realisierbar ist, die Planrechtfertigung fehlt, weil sie ebenfalls nicht vernünftigerweise geboten ist. "Den Mangel der Finanzierbarkeit des Vorhabens darf die Planfeststellungsbehörde (...) nicht ignorieren". Sie "hat deshalb bei der Planaufstellung vorausschauend zu beurteilen, ob dem geplanten Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen würden."

#### 1.1 Finanzierbarkeit

Die Antragstellerin hat trotz mehrfacher Aufforderung (z.B. mit Schreiben der Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - vom 08.04.2005, 26.09.2005 und 01.06.2006) keine belastbaren Finanzierungsnachweise erbracht, die den Anforderungen des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 16.03.2006 genügen würden.

Die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG hat bis zum Erörterungstermin lediglich mit Schreiben vom 23.05.2006 eine "Prognose der wirtschaftlichen Entwicklung im Zeitraum 2005 bis 2020 der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG", datiert vom 20.04.2006, und einen Vertrag zwischen dem Freistaat Bayern und den Gesellschaftern der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG vom 07.06.2005 und 29.09.2005 übersandt. Beide Unterlagen wurden den Einwendungsführern trotz entsprechender Anträge ihrer Rechtsanwälte nicht zur Einsichtnahme zur Verfügung gestellt, weil die Antragstellerin diese als Geschäftsgeheimnis bezeichnet hat.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde war es nicht erforderlich, die Unterlagen, deren wesentlicher Inhalt zum Teil ohnehin anderweitig bekannt geworden ist, an die Einwender herauszugeben, da sie zum Nachweis der Finanzierbarkeit der Anlage und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Antragstellerin unzureichend und deshalb nicht entscheidungserheblich sind. So ergibt sich z.B. aus dem Vertrag zwar, dass der Freistaat Bayern einen Zuschuss von 31,8 Mio. € zu den ursprünglich veranschlagten Kosten von 53,9 Mio. € in Aussicht gestellt hat und ein weitergehendes finanzielles Engagement des

Freistaates Bayern ausgeschlossen ist. Diese Tatsachen konnten aber auch zahlreichen Presseveröffentlichungen entnommen werden. Gleiches gilt hinsichtlich der Bereitschaftserklärung der beteiligten bayerischen Kommunen, den vermeintlichen Eigenanteil in Höhe von 22,1 Mio. €, den die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG in Form von Krediten zu tragen hat, durch Bürgschaften abzusichern. Die Unterlagen enthielten darüber hinaus keine belastbaren Belege dafür, in welcher Höhe sich die einzelnen Gebietskörperschaften an der Finanzierung beteiligen werden. Eine Offenlegung der Unterlagen gegen den ausdrücklichen Wunsch der Antragstellerin erschien demzufolge entbehrlich.

Da somit im Vorfeld des Erörterungstermins Unklarheit über die Finanzierbarkeit des Vorhabens bestand, hat sich die Planfeststellungsbehörde mit Schreiben vom 09.10.2006 an die Regierung von Oberfranken gewandt und um Stellungnahme gebeten, ob die kommunalrechtlich erforderlichen Genehmigungen für die Bürgschaften der oberfränkischen Kommunen in Aussicht gestellt werden können, um den weiteren Betrieb des Verkehrslandeplatzes Hof-Plauen ab Januar 2007 sowie die Finanzierung des Eigenanteils zum Bau des Flughafens im erforderlichen Umfang zu sichern.

Die Regierung von Oberfranken hat diese Frage mit Schreiben vom 15.11.2006 verneint, außer die Antragstellerin weist gutachterlich nach, dass eine Inanspruchnahme der Kommunen aus der Bürgschaft nicht drohe. Ferner wurde klargestellt, dass auch zur Absicherung der staatlichen Zuwendung in Höhe von 31,8 Mio. € kommunale Bürgschaften nötig sein werden. Zur Begründung der ablehnenden Haltung wurde ausgeführt, dass die dauernde Leistungsfähigkeit insbesondere der Stadt Hof und des Landkreises Wunsiedel i.F. bereits unter Außerachtlassung eines möglichen Bürgschaftsfalles als erheblich gefährdet anzusehen sei. Träte in überschaubarer Zeit der Bürgschaftsfall ein, würde sich die dauernde Leistungsfähigkeit aller drei betroffenen oberfränkischen Kommunen in untragbarer Weise nachhaltig verschlechtern. Insbesondere die Stadt Hof, die sich für 54,55% des insgesamt abzusichernden Risikos verbürgen müsste, würde durch eine Inanspruchnahme in zweistelliger Millionenhöhe so stark getroffen, dass eine Wiederherstellung einigermaßen geordneter Haushaltsverhältnisse auf lange Sicht sehr unwahrscheinlich wäre.

Darüber hinaus hat die Antragstellerin trotz zahlreicher Hinweise der Planfeststellungsbehörde im Laufe des Planfeststellungsverfahrens auf die zu niedrig angesetzten Baukosten erstmals im Erörterungstermin eingeräumt, dass sich das Gesamtkostenvolumen des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens nicht auf 53,9 Mio. €, sondern auf 75 – 80 Mio. € belaufen werde. In diesem Zusammenhang wurde zudem deutlich, dass sich die Antragstellerin über die Finanzierung des Differenzbetrages noch keine weiteren Gedanken gemacht hat. Insbesondere wurde keine nachvollziehbare Stufenplanung für den Ausbau ins Planfeststellungsverfahren eingebracht.

Mit Schreiben vom 01.03.2007 hat die Antragstellerin einen "Letter of Intent" einer "IWP Foundation" mit Sitz in Panama vorgelegt, wonach diese die Absicht zum Ausdruck bringt, unter bestimmten Voraussetzungen über eine nicht genannte internationale Investorengruppe 71 Mio. € für den Ausbau des Flughafens zu beschaffen.

Mit weiterem Schreiben vom 11.06.2007 übersandte die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG schließlich Schreiben der Firma "Medov" vom 25.04.2007 und vom 11.06.2007. Die Fa. "Medov" bietet hierin ohne Anhaltspunkte auf belastbare konkrete Finanzierungsnachweise der Egrensis Aviation AG an, 72,5 Mio. € für den Ausbau des Flughafens Hof-Plauen als Geldgeber zur Verfügung zu stellen. Weder aus dem Schreiben vom 25.04.2007 noch aus dem Schreiben vom 11.06.2007 sind für die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG als Antragstellerin im Planfeststellungsverfahren jedoch rechtliche Ansprüche hinsichtlich der Verwendung der Geldbeträge ableitbar. Es fehlt in diesem Zusammenhang insbesondere



jegliche vertragliche Regelung zwischen den an der Finanzierung und am Bau Beteiligten, die bis zum Ablauf der erbetenen Frist am 10.06.2007 wenigstens im Entwurfstadium hätte vorgelegt werden müssen, damit die von der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG im Schreiben vom 30.04.2007 selbst gesetzte Bedingung der Belastbarkeit der Finanzierungsunterlagen zumindest im Ansatz erfüllt gewesen wäre. Der Antragstellerin ist auf ihre Bitte hin immerhin zweimal Terminverlängerung gewährt worden, um derartige rechtlich belastbare Unterlagen beschaffen zu können. Auch den neuen Geschäftsführern der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG wurde in einem Gespräch am 10.05.2007 nochmals deutlich gemacht, dass einseitige Ankündigungen für einen ausreichenden Finanzierungsnachweis nicht genügen, sondern nachprüfbare Finanzierungsunterlagen, wie zum Beispiel nachprüfbare Bankbürgschaften oder Bankauskünfte über die finanzielle Leistungsfähigkeit des Investors und vertragliche Vereinbarungen über den Bau und den künftigen Betrieb des Flughafens, erforderlich sind.

Nachdem also bis zum Ablauf der zweiten Fristverlängerung am 10.06.2007 weder belastbare Finanzierungsunterlagen noch Vertragsentwürfe vorgelegt wurden, war ein weiteres Zuwarten aus den im Schreiben der Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - vom 15.05.2007 genannten Gründen, aber auch aus weiteren noch zu erläuternden Überlegungen heraus, nicht mehr vertretbar. Auf diese Folgen war die Antragstellerin im oben genannten Schreiben der Planfeststellungsbehörde ausdrücklich hingewiesen worden. Die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG hatte immerhin seit Beendigung des Erörterungstermins im November 2006, bei dem die massiven Finanzierungsprobleme spätestens auch für sie offenkundig geworden waren, mehr als 6 Monate Zeit, um derartige Unterlagen zu beschaffen.

Die Ankündigung der Firma "Medov" in ihrem Schreiben vom 11.06.2007, beim Notariat Korschach in München entsprechende Dokumente hinterlegen zu wollen, um ihre Finanzkraft zu bekunden, ist für den geforderten Finanzierungsnachweis jedenfalls unzureichend. Einerseits ist in keiner Weise erkennbar, um welche Art von Dokumenten es sich handelt und wie belastbar diese sind, andererseits darf das Notariat nach diesem Schreiben der Fa, "Medov" auch nur Herrn Landrat Bernd Hering über die hinterlegten Unterlagen Informationen erteilen. Sowohl der Planfeststellungsbehörde als auch allen am Planfeststellungsverfahren Beteiligten ist damit die Überprüfung dieser für die Entscheidung erheblichen Unterlagen verwehrt, sodass eine Feststellung der Planfeststellungsbehörde, dass dem geplanten Vorhaben keine unüberwindbaren finanziellen Schranken entgegenstehen und deshalb die Finanzierung nicht ausgeschlossen ist, nach wie vor nicht getroffen werden kann.

Die Finanzierungszusage der Firma "Medov" ist aber auch aus Rechtsgründen nicht verwertbar, weil bei der Suche nach privaten Investoren durch die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG gegen zwingend einzuhaltende vergaberechtliche Vorschriften verstoßen worden ist. Das nunmehr angedachte Bau- und Finanzierungsmodell, das der Planfeststellungsbehörde erstmalig mit Schreiben der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG vom 11.06.2007 vorgestellt wurde, sieht den Kauf der Grundstücke sowie den Bau und die Finanzierung des Flughafens durch die Egrensis Aviation AG mit Geldern der Firma "Medov" vor. Anschließend soll der fertige Flughafen zur Nutzung an die jetzige Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG verpachtet werden. Infolge der Mehrheitsbeteiligung der Kommunen an der Flughafen Hof-Plauen GmbH & CO KG hätte dabei die Vergabe von Aufträgen nach den Feststellungen des für Vergaben zuständigen Referates des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie gem. §§ 98 Nr. 4 und 100 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) in Verbindung mit §§ 2 Nr. 4 und 7 Abs. 2 Nr. 2 der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VGV) nach Abschnitt 4 der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen, Teil A (VOB/A) europaweit ausgeschrieben werden müssen. Die vorgesehene spätere Mehrheitsbeteiligung privater

Gesellschafter an der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG ändert hieran nichts, da diese erst nach dem Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses erfolgen soll (vgl. Ziffer 4 des Schreibens der Egrensis Aviation AG vom 14.05.2007).

Eine vergaberechtswidrig zustande gekommene Auftragsvergabe für den Bau und die Finanzierung des Flughafens kann demzufolge nicht als entscheidungserhebliche tragende Grundlage für einen Planfeststellungsbeschluss herangezogen werden. Die Egrensis Aviation AG hat die Gültigkeit und Wirksamkeit aller Verträge sogar selbst unter den Vorbehalt ihrer "Konformität mit den Regularien der Europäischen Kommission" gestellt und wollte alle zu treffenden Vereinbarungen vor ihrer Unterzeichnung selbst noch auf ihre Konformität mit den Regularien der Europäischen Kommission abschließend prüfen (vgl. Ziffer 14 des Schreibens der Egrensis Aviation AG vom 14.05.2007). Unabhängig hiervon müsste nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses mit einer Beanstandung durch Gremien der EU, mit Konkurrentenklagen oder mit Maßnahmen der Aufsichtsbehörden (z.B. nach § 102 GWB) gerechnet werden. Auch aus diesem Grund kann somit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nach wie vor nicht mit der im Hinblick auf die zu erwartenden massiven Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in Rechte Dritter gebotenen hinreichenden Sicherheit festgestellt werden, dass die Finanzierbarkeit nicht ausgeschlossen ist.

Auf diese vergaberechtliche Rechtslage wurde der damalige Geschäftsführer der Antragstellerin, Herr Hartmann, nach Auskunft des für Vergaben zuständigen Referates des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie bereits anlässlich einer Vorsprache am 22.02.2007 ausdrücklich hingewiesen. Eine für den Erlass einer abschließenden Entscheidung zeitgerechte Nachholung dieser europaweiten Ausschreibung kommt nicht in Betracht, da allein diese bei Einhaltung der vorgesehenen Fristen schon mindestens 3 Monate in Anspruch nehmen würde. Nach den Vorgaben der Egrensis Aviation AG im Schreiben vom 14.05.2007 ist ihr Engagement für den Ausbau des Flughafens Hof-Plauen jedoch daran gebunden, dass der Planfeststellungsbeschluss bis 30.09.2007 vorliegt. Dieser Zeitplan wäre bei Nachholung der Ausschreibung und Einbringung des Ergebnisses in das Planfeststellungsverfahren nicht mehr einhaltbar, sodass die erbetene Verlängerung der Frist für die Vorlage von Unterlagen bis 10.08.2007 zu keinem anderen entscheidungserheblichen Sachverhalt hätte führen können.

Unabhängig hiervon wäre erwartet worden, dass mindestens der Entwurf von Verträgen für den Bau des Flughafens durch die Egrensis Aviation AG und die spätere Überlassung an die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG zum Betrieb mittels eines Pachtvertrages fristgerecht bis 10.06.2007 vorgelegt worden wäre, um prüfen zu können, ob die beteiligten kommunalen Gebietskörperschaften in der Lage gewesen wären, die auf sie zukommenden Kosten für den Betrieb des Flughafens zu tragen. Der Mangel des Nachweises der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit gemäß § 40 Abs. 1 Nr. 3 LuftVZO für den späteren Betrieb des Flughafens infolge der prekären Haushaltslage der Kommunen hätte nämlich Auswirkungen auf die Genehmigung nach § 6 LuftVG gehabt und wäre möglicherweise sogar auch schon bei der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag zu berücksichtigen gewesen.

In diesem Zusammenhang muss auch noch darauf hingewiesen werden, dass bei einer derartigen Vertragsgestaltung kein Antragsinteresse für die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses mehr bestanden hätte, da der für den Bau der Anlage Verantwortliche Adressat des Planfeststellungsbeschlusses sein muss. Die Auflagen und Bedingungen des Planfeststellungsbeschlusses wären ansonsten nicht unmittelbar durch die Behörde durchsetzbar. Für den Bau soll jedoch nach den Vorstellungen der Egrensis Aviation AG ausschließlich diese zuständig sein. Die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG als bisherige Antragstellerin hätte künftig nur noch die Funktion einer Betreibergesellschaft gehabt. Hinzu käme, dass eventuell erforderlich werdende Enteignungen nur zu Gunsten des Planfeststellungsbegünstigten erfolgen könnten. Der

Grunderwerb soll jedoch nach den Vorgaben der Egrensis Aviation AG in ihrem Schreiben vom 14.05.2007 ausschließlich ebenfalls nur von dieser und nicht von der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG als bisheriger Antragstellerin im Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Damit steht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass eine Finanzierung des Eigenanteils der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG unter Mitwirkung der beteiligten bayerischen Kommunen, selbst bei einem staatlichen Zuschuss in Höhe von 31,8 Mio. € , ausgeschlossen ist. Ebenso wenig kommt mangels entsprechender belastbarer Nachweise eine sonstige Finanzierung über private Investoren in Betracht.

Die Planrechtfertigung für das Vorhaben scheitert deshalb bereits an der fehlenden Finanzierbarkeit des Vorhabens.

## 1.2 Ausbaubedarf

Infolge der fehlenden Finanzierbarkeit des Vorhabens kommt es somit auf einen ausreichenden Nachweis des Bedarfs für den Ausbau nicht mehr an. Die Antragstellerin hat aber auch insoweit keine für die Planrechtfertigung genügenden Belege vorgelegt.

### 1.2.1 Linienverkehr

Die Antragstellerin begründet den Bedarf für den Ausbau schwerpunktmäßig damit, dass die Deutsche Lufthansa infolge einer Flottenumstrukturierung "wahrscheinlich mittelfristig" die auf der Linie Hof-Frankfurt eingesetzten Turboprop-Maschinen durch Jets ersetzen werde. Ausschlaggebend dafür sei, dass die im Hub-Verkehr eingesetzten Flugzeugtypen mit etwa gleichen Blockzeiten operieren sollten (Gutachten vom 30.06.2005, Seite 20). Damit könnten die einzig in Betracht kommenden Muster CRJ 200 oder EMB 145 auf der vorhandenen 1.480 m langen Start- und Landebahn nicht mehr wirtschaftlich eingesetzt werden (Antragsschreiben vom 26.07.2005, Ziffer 6.3).

In der ergänzenden Stellungnahme vom 10.11.2005 änderten die Gutachter partiell ihre Prognose und erklärten, dass die Lufthansa bereits zur nächsten Vertragsverlängerung am 01.04.2008 darauf drängen werde, den Einsatz von Jets vorzusehen.

Die Deutsche Lufthansa hat dieser Argumentation sowohl mit Schreiben vom 15.05.2006, als auch mit Schreiben des Bereichsvorstandes Carsten Spohr vom 02.10.2006 widersprochen und klargestellt, dass eine Umstellung von Turboprops auf Jets auf der genannten Strecke derzeit weder marktseitig geboten noch in dem im Luftverkehr üblichen mehrjährigen Planungszeitraum vorgesehen sei. Der Einsatz von Turboprops beeinträchtigt insbesondere nicht den Drehkreuzbetrieb in Frankfurt und sei auf der Strecke Hof-Frankfurt wirtschaftlicher. Demzufolge sei für Lufthansa kein Zusammenhang zwischen der künftigen Anbindung von Hof und dem Flughafenausbau erkennbar.

Auch durch eine vom Gutachter Karl Friedrich Müller im Erörterungstermin ergänzend vorgelegte Notiz vom 14.11.2006 über ein Gespräch mit Herrn Gregor Schlüter von der Lufthansa werden die Aussagen des Bereichsvorstandes Carsten Spohr – vor allem zur Drehkreuzbedienung in Frankfurt – weder formal noch inhaltlich erschüttert.

Die Gutachter der Antragstellerin sind damit in ihrer Prognose vom 30.06.2005 von einem unzutreffenden Sachverhalt ausgegangen, wenn sie annehmen, dass Lufthansa im Frankfurter Hub-Verkehr blockzeitenbedingt künftig nur noch Jets einsetzen werde,

denn nach Aussage des Bereichsvorstandes von Lufthansa ist dies nicht der Fall. Auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann sich der Einsatz von Jets oder Turboprops auf der Kurzstrecke Frankfurt-Hof nicht so gravierend bemerkbar machen, dass Auswirkungen auf Flugpläne zu befürchten wären. Der Vorteil von Jets macht sich nämlich erst auf Mittelstrecken ab 750 km bemerkbar. Die Gutachter bestätigen in ihrer Stellungnahme vom 10.11.2005 deshalb auch, dass Lufthansa auf Strecken unter 750 km "mittelfristig" weiterhin Turboprops einsetzen werde. Die Streckenlänge zwischen Frankfurt und Hof beträgt lediglich 234 km (Gutachten vom 30.06.2005, Seite 13). Schließlich weisen die Gutachter darauf hin, dass Lufthansa für die nächsten Jahre gegenüber den Partnergesellschaften Augsburg Airways und Contact Air, die beide ausschließlich Turboprop-Flugzeuge betreiben, Kooperationsverträge abgeschlossen habe, die deren Beschäftigung mit jeweils 10 Flugzeugen sichern würden.

Nachdem die Drehkreuzanbindung in Frankfurt folglich den Einsatz von Jets nicht erforderlich macht, ist der Stellungnahme der Gutachter vom 10.11.2005 zu entnehmen, dass ihre Aussagen zur Bedienung des Flugplatzes Hof-Plauen mit Turboprops im Linienverkehr auf der heutigen Bahn unverändert fortgelten. Diese lauten zusammengefasst wie folgt:

Am Ende des Prognosezeitraums im Jahre 2020 werde aufgrund des verbesserten Linienflugaufkommens in Nürnberg und Leipzig nur eine Frankfurt- oder München-Route darstellbar sein (Gutachten vom 13.01.2004, Seite 35, 37). Wegen der hohen Umsteigeranteile von 70 – 75% mache für den Flughafen Hof-Plauen nur eine Hub-Anbindung, möglichst in Frankfurt, Sinn, wobei die Flüge unter einer Lufthansa-Nummer durchgeführt werden müssten. Alles andere würde langfristig keine stabile Alternative darstellen (Gutachten vom 30.06.2005, Seiten 13 – 15). Infolge der Wachstumsschwäche des Luftverkehrsmarktes Hof-Plauen sei zudem mittelfristig nur der Einsatz von allenfalls 50-sitzigem Gerät angezeigt (Gutachten vom 30.06.2005, Seite 17). Dabei werde ein Sitzplatzfaktor von mehr als 50% nicht zu erreichen sein. Hieraus resultiere bei vier Umläufen täglich ein jährliches Aufkommen von 65.000 Passagieren, wobei auch bei Einsatz eines Jets kein höheres Aufkommen zu erwarten wäre. Der Linienverkehr werde sich im Mit- und Ohne-Ausbaufall nur hinsichtlich der eingesetzten Flugzeuge unterscheiden. Im Mit-Fall kämen 50-Sitzer-Jets, im Ohne-Fall 50-Sitzer-Turboprops zum Einsatz, etwa aus den AzB-Gruppen P 2.1 z.B. ATR, Dash 8 oder Fokker 50 (Gutachten vom 13.01.2004, Seite 66). Sollte nicht ausgebaut werden, könnte also ein 50-Sitzer-Turboprop-Flugzeug zum Einsatz kommen, das auf der bestehenden Bahn ohne Einschränkung operieren könne (Gutachten vom 13.01.2004, Seite 36, 37). In ihrer Stellungnahme vom 10.11.2005 bestätigen die Gutachter zudem erneut, dass auf Flugplätzen, wo das "Primat der Jetbedienung" nicht gelte, wie etwa auch auf den Flugplätzen Augsburg oder Kiel, selbst von Lufthansa noch länger Turboprop-Flugzeuge eingesetzt werden könnten.

Zusammenfassend kann daher den vorgelegten Gutachten entnommen werden, dass bis zum Jahr 2020 das zu erwartende Aufkommen von 65.000 Passagieren mit Turboprop-Flugzeugen uneingeschränkt bewältigt werden kann. Ein Ausbaubedarf wegen eines möglichen Einsatzes von Jets ist unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der Deutschen Lufthansa vom 15.05.2006 und 02.10.2006 damit nicht gegeben.

### 1.2.2 Touristik-/Charterverkehr

Nach Maßgabe der Antragsunterlagen soll das beantragte Vorhaben zunächst zur Sicherung des Luftverkehrsanschlusses der Region im Linienverkehr und im Geschäftsreiseverkehr erforderlich sein. Jede Verkehrsinfrastruktureinrichtung stelle

aber "neben ihrer Nachfragebezogenheit zugleich ein rechtlich zulässiges Angebot künftiger Benutzung durch weitere Verkehre, hier den Charterflugverkehr, dar und empfängt auf diese Weise ihre Rechtfertigung auch aus diesem Angebot" (Antragsschreiben vom 26.07.2005, Ziffer 6.7).

Die Antragstellerin betrachtet damit nach ihrer eigenen Begründung ihren Planfeststellungsantrag in Bezug auf den Charterverkehr zu Recht als Angebotsplanung, denn, unabhängig von der Zahl der zu erwartenden Passagiere, lag zumindest bis zum Zeitpunkt des Erörterungstermins weder von Veranstaltern noch von Luftfahrtunternehmen eine Nachfrage vor. Im Gegenteil haben sich alle von einem Engagement am künftigen Flughafen Hof-Plauen distanziert.

Erst mit Schreiben vom 01.03.2007 legte der damalige Geschäftsführer der Antragstellerin, Herr Klaus D. Hartmann, der Planfeststellungsbehörde Schreiben des Veranstalters Frosch Touristik GmbH (FTI) vom 09.02.2007 und der Fluggesellschaft Hamburg International vom 17.02.2007 vor. Ergänzend übersandte die Flughafen Hof Plauen GmbH & CO KG mit Schreiben vom 11.06.2007 Schreiben der Berge & Meer GmbH vom 13.03.2007 und der Fluggesellschaft Cirrus Airlines vom 11.04.2007.

Aber auch diese Unterlagen können unter Berücksichtigung der gutachterlichen Feststellungen keinen ausreichenden konkreten Bedarf begründen, der die mit massiven Eingriffen in Natur und Landschaft sowie in die Rechte Drittbetroffener verbundene Baumaßnahme rechtfertigen könnte.

Nach den Ausführungen im Gutachten vom 30.06.2005 kann an einem aufkommensschwachen Abflugort (wie dem geplanten Flughafen Hof-Plauen) nämlich sogar ein einzelner Großveranstalter einen Charterflug allein nicht füllen. Selbst bei Vorhandensein mehrerer Veranstalter, würde der Rückzug eines einzelnen Großveranstalters "nahezu automatisch zu einem Zusammenbruch des Gesamtangebots führen" (Gutachten vom 30.06.2005, Seite 34)

Die Gutachter haben den von der Antragstellerin benannten Veranstaltern FTI und Berge & Meer GmbH keine Bedeutung für die künftige angemessene Nutzung des Flughafens Hof-Plauen beigemessen. In ihren Prognosen wurden beide nicht als maßgeblich für eine angemessene Auslastung des Flughafens Hof-Plauen erwähnt. Sie haben diese jedenfalls nicht als für den Flughafen Hof-Plauen relevante Großveranstalter oder gar Leitveranstalter bezeichnet, was sie auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht sind. Folgerichtig wollte FTI das Passagierpotential am Flughafen Hof-Plauen nach eigenen Ausführungen u.a. auch nur in Zusammenarbeit mit weiteren Partnern im Veranstalterbereich nutzen. Auch die Berge & Meer GmbH kann sich ein Engagement nur in Zusammenarbeit mit weiteren touristischen Partnern vorstellen. Darunter muss sich nach den zitierten Ausführungen des Gutachtens vom 30.06.2005 aber mindestens 1 für Hof relevanter Großveranstalter befinden, um einen Charterflug ausreichend füllen zu können. Nachdem dies nach wie vor nicht der Fall ist - insbesondere zeigen die beiden von den Gutachtern erwähnten Leitveranstalter kein Interesse an der künftigen Nutzung des Flughafens - kann aus den Schreiben von FTI vom 09.02.2007 und der Berge & Meer GmbH vom 13.03.2007 nicht auf einen ausreichenden Ausbaubedarf geschlossen werden, der die Planrechtfertigung begründen könnte. Hinzukommt, dass sowohl FTI als auch die Berge & Meer GmbH in ihren Schreiben eine rechtlich relevante Verpflichtung zur Einbindung des Standortes Hof-Plauen zum jetzigen Zeitpunkt nicht eingehen wollen. Damit sind die beiden Schreiben auch noch viel zu unverbindlich gehalten, sodass im Ergebnis die damit nach wie vor gegebene Ungewissheit der künftigen Entwicklungen in keinem angemessenen Verhältnis zu den massiven Eingriffen in Natur und

Landschaft sowie in Rechte Dritter stehen würde, die mit den vorgelegten Schreiben gerechtfertigt werden sollen (BVerwG Urteil vom 05.12.1986 Az: 4 C 13.85; BayVGH Urteil vom 02.12.2005 Az: 20 A 04.40040).

Konsequenterweise kann somit die Planrechtfertigung erst Recht nicht auf die Schreiben der Fluggesellschaften Hamburg International vom 17.02.2007 und Cirrus Airlines vom 11.04.2007 gestützt werden, da diese selbst keine Reisen veranstalten, sondern als reine Luftfahrtunternehmen auf die Füllung ihrer Flugzeuge durch für den Flughafen Hof-Plauen adäquate Veranstalter angewiesen sind. Ferienflüge sollen deshalb nach den Angebotsschreiben dieser Luftfahrtunternehmen auch nur zusammen mit einem oder mehreren namhaften Reiseveranstaltern durchgeführt werden. In diesem Zusammenhang ausreichende Absichtserklärungen von Veranstaltern liegen jedoch – wie erörtert – nach wie vor nicht vor. Das Angebot der Fluggesellschaft Hamburg International steht ferner unter dem (nicht weiter klärungsbedürftigen) Vorbehalt einer Festabnahme von 50 % der Kapazität. Darüber hinaus ist sehr zweifelhaft, ob Hamburg International und Cirrus Airlines überhaupt über ausreichende Kapazitäten verfügen würden, um die Nachfrage von nach Ansicht der Gutachter für die Bedienung des Flughafens Hof-Plauen erforderlichen Großveranstaltern befriedigen zu können, denn Hamburg International sieht zunächst nur ein Potential für "Adhoc-Charterflüge für den sporadischen Bedarf". Erst in einem 2. Schritt werden lediglich Ferienflüge nach Mallorca, Antalya und Bulgarien "für interessant" gehalten. Schon diese Formulierung lässt keinen Schluss auf ein ernst zu nehmendes Angebot zu. Schließlich ist sehr zweifelhaft, ob ein für den Flughafen Hof-Plauen relevanter Reiseveranstalter zu einer Zusammenarbeit mit einem Luftfahrtunternehmen (Hamburg International), das nur 3 Destinationen anbietet, und einer nach ihrer Eigendarstellung im Internet schwerpunktmäßig im Regionalluftverkehr tätigen Fluggesellschaft (Cirrus Airlines) überhaupt bereit wäre. Im Gutachten vom 30.06.2005 wird die Fluggesellschaft Hamburg International im Übrigen auch nur als "Nischenanbieter" bezeichnet (Gutachten vom 30.06.2005, Seite 32).

Nachdem also nach wie vor keine für die Begründung der Planrechtfertigung ausreichenden Nachfragen vorliegen, könnte ein Ausbaubedarf für den Touristikverkehr nur aus den mit den Antragsunterlagen vorgelegten Prognosegutachten abgeleitet werden. Diese sind jedoch ebenfalls nicht geeignet, die Planrechtfertigung zu tragen.

Die Gutachter wenden zunächst für die Berechnung des Passagieraufkommens im Jahr 2020 zwar eine Prognosemethode an, die vom Grundsatz her auch von der Rechtsprechung anerkannt ist. Die Prognose wurde in mehreren Schritten entwickelt. Zunächst wurde das Einzugsgebiet des geplanten Flughafens unter Berücksichtigung der konkurrierenden Flughäfen Dresden, Leipzig, Erfurt, Altenburg und Nürnberg (und evtl. Karlsbad) sowie seiner Erreichbarkeit aufgrund einer Fahrzeitäquivalenz räumlich abgegrenzt. Daraus ergeben sich ein innerer Markt mit 563.000 und ein äußerer Markt mit 1.560.000 Menschen. Beide Einzugsbereiche enthielten im Jahre 2002 ein Marktpotential von 959.000 an- und abfliegenden Passagieren. Für diesen Luftverkehrsmarkt wurde ein jährliches Steigerungspotential von 3,5% bis 2015 und 3% bis 2020 angenommen. Dem entspricht eine Zunahme der Reisenden um den Faktor 1,8, sodass sich für 2020 ein Marktpotential von 1.735.000 Passagieren errechnet. Hieraus wurde das tatsächliche Passagieraufkommen am Flughafen Hof-Plauen für 2020 mittels Marktausschöpfungsraten abgeleitet. Ausgegangen wurde von ca. 14% des Marktpotentials. Danach werden im Ergebnis im ersten vollen Betriebsjahr 90.000 und im Jahr 2020 232.000 Charterfluggäste erwartet.

Die Gutachter weisen jedoch an mehreren Stellen darauf hin, dass das platzspezifische Aufkommen nicht nur vom Passagierpotential abhängt. Es wird vielmehr entscheidend

geprägt vom Angebotsverhalten der Airlines und/oder der Reiseveranstalter (Gutachten vom 13.01.2004, Seiten 35, 41). Sie stellen klar, dass diese Vorgabe Bestandteil des Prognoseverfahrens für Regionalflughäfen ist.

Zum Angebotsverhalten führen die Gutachter zunächst grundsätzlich aus, dass es bei den Reiseveranstaltern in den letzten Jahren im deutschen Touristikmarkt zunehmend zu einer Konzentration gekommen sei. Größere Spezialisten (Nischenziele) gebe es in der klassischen Touristik eigentlich kaum noch. Da an den aufkommensschwachen Abflugorten ein einzelner Veranstalter normalerweise einen Charterflug nicht alleine füllen könne, führe der Rückzug eines einzelnen Großveranstalters – wie oben bereits erwähnt - nahezu automatisch zu einem Zusammenbruch des Gesamtangebotes (Gutachten vom 30.06.2005, Seite 34). Der Markt freier deutscher Touristik-Airlines sei in den letzten Jahren zudem sehr dünn geworden, verblieben seien nur noch Hamburg International und Air-Berlin.

Die Gutachter haben daraufhin unter Berücksichtigung dieser allgemeinen Aspekte veranstalter- und airlinegetriebene Strukturen entwickelt. So wurde der Ausbaubedarf zunächst im ersten Planfeststellungsantrag vom 17.02.2005 damit begründet, dass die Leitveranstalter und Luftfahrtunternehmen, wie z.B. Air Berlin, am Flughafen Hof-Plauen nach dessen Fertigstellung Reiseziele anbieten würden, die im ersten vollen Betriebsjahr zu einem Aufkommen von 90.000 und im Jahr 2020 von 232.000 bzw. 277.000 Passagieren führen würden.

Der Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern - lagen jedoch schon zum Zeitpunkt der ersten Antragstellung im Februar 2005 Schreiben von TUI Deutschland und der LTU-Touristik GmbH für die REWE-Gruppe vor, wonach sie den Flughafen Hof-Plauen nach dessen Fertigstellung nicht in den Kanon ihrer Abflugorte aufnehmen würden. In ähnlicher Weise hatte sich der Geschäftsführer von Air Berlin und Präsident der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen (ADL), Joachim Hunold, geäußert.

Demzufolge war die Planrechtfertigung mit der ursprünglichen Argumentation des Antrags vom 17.02.2005 nicht zu begründen, sodass er von der Antragstellerin konsequenterweise mit Schreiben vom 16.11.2005 wieder zurückgenommen worden war.

Mit dem geänderten Planfeststellungsantrag vom 26.07.2005 hatte die Antragstellerin auch ein neues Prognosegutachten zum Charterverkehr vom 30.06.2005 vorgelegt. Bereits in der Einführung erklären die Gutachter aber, dass der Geschäftsführer der Fluggesellschaft Air Berlin und Präsident der ADL, Joachim Hunold, nach wie vor keine Notwendigkeit für einen weiteren Ausbau des Flugplatzes Hof-Plauen sehe (Gutachten vom 30.06.2005, Seite 3). Die Gutachter stellen ferner klar, dass auch von den beiden Leitveranstaltern nach wie vor offiziell dementiert werde, dass sie den Flughafen Hof-Plauen nach dessen Ausbau in ihr Programm aufnehmen würden (Gutachten vom 30.06.2005, Seite 49). Sie führen hierzu aus: "Veranstalter und Airlines werden unisono versuchen, ein weiteres Aufsplitten des Angebotmarktes zu vermeiden. Die Herausforderungen an die Akquise auf Seiten des Flughafens werden enorm sein. Kreativität und Überzeugungsarbeit auf Seiten der verantwortlichen Manager sind hier extrem gefordert, auch vor unkonventionellen Wegen darf nicht zurückgeschreckt werden. Äußerst mühsame Kärnerarbeit wartet hier, ..." (Gutachten vom 30.06.2005, Seite 52).

Damit haben die Gutachter mit ungewöhnlich drastischen Worten beschrieben, dass auch nach dem Ausbau keine ausreichende Nachfrage für den Touristik-

/Charterverkehr bestehen werde. Dem ist von Seiten der Planfeststellungsbehörde nichts hinzuzufügen.

Deshalb stellen die Gutachter dem ursprünglich prognostizierten Angebot für den Touristik-/Charterverkehr jetzt ein "Einsteigermodell" gegenüber, das aus den alternativen Modellen mit Spezialveranstaltern, Linienrestkapazitäten und ausländischen Carriern besteht (Gutachten vom 30.06.2005, Seite 3). Sie sprechen davon, dass in der Anfangsphase ein "Risikoträger" zu finden sei, der zunächst bereit sein müsse, ein rudimentäres Programm zu tragen.

In dieser Phase würden sich die Marktführer die Entwicklung zunächst "aus der Distanz aufmerksam ansehen" und sich erst engagieren, wenn sich eine "vergleichsweise sichere Chance auftut, das Produktportfolio weiterzuentwickeln", sei es auch nur, um zu vermeiden, dass Wettbewerber nennenswerte Marktanteile auf sich ziehen (Gutachten vom 30.06.2005, Seite 53). Es folgt der Hinweis, dass es zu Beginn der Operation vornehmlich Dienste aus den Zielgebieten sein würden, die Hof in einer Rotation aus dem Ziel bedienen könnten. Dreiecksflüge in Kombination mit einem anderen deutschen Abflugort betrachten die Gutachter schon aus Kostengründen nicht als dauerhafte Alternative.

Der Versuch, die Planrechtfertigung über ein solches "Einsteigermodell" zu begründen, ist aber ebenfalls nicht tragfähig, weil die Gutachter sich nicht auf einen nachvollziehbaren Sachverhalt stützen und die Begründung für das Alternativkonzept in Widerspruch zu eigenen Aussagen der Gutachter an anderen Stellen der Gutachten steht.

Zunächst lassen die Gutachter auf Seite 53 des Gutachtens vom 30.06.2005 nämlich völlig offen, wer Dienste aus Zielgebieten anbieten könnte. Im Gegenteil haben sie auf Seite 32 des Gutachtens vom 30.06.2005 deutlich gemacht, dass der deutsche Markt für Drittgesellschaften problematisch geworden sei, was sich in dem außerordentlich geringen Anteil ausländischer Gesellschaften am deutschen Touristikmarkt dokumentiere. Zudem gebe es größere Spezialisten (für Nischen) in der klassischen Touristik kaum noch (Gutachten vom 30.06.2005, Seite 30). Der Markt freier deutscher Touristik-Airlines sei schließlich in den letzten Jahren sehr dünn geworden (Gutachten vom 30.06.2005, Seite 32), wobei hinzukommt, dass die in der ADL zusammengeschlossenen deutschen Luftfahrtunternehmen einem künftigen Flughafen Hof-Plauen bereits eine Absage erteilt haben.

Damit ist in den gutachterlichen Ausführungen nicht plausibel und nachvollziehbar dargelegt, wie sich das beschriebene "Einsteigermodell" zu einer "vergleichsweise sicheren Chance" für die etablierten Leitveranstalter und Luftfahrtunternehmen entwickeln soll, ab der sie nach gutachterlicher Prognose die Chance eines Einstiegs in den Hofer Markt wahrnehmen könnten.

Wie oben ausführlich dargelegt, handelt es sich auch bei den Schreiben der Reiseveranstalter FTI vom 09.02.2007 und Berge & Meer Touristik, sowie der Fluggesellschaften Hamburg International vom 17.02.2007 und Cirrus Airlines vom 11.04.2007 nicht um ausreichend belastbare Angebote. Selbst für ein Einsteigermodell, das nach den Vorstellungen der Gutachter dem Bau eines neuen Flughafens zugrunde gelegt werden könnte, müssten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vonseiten der Reiseveranstalter und Fluggesellschaften wegen der mit dem Ausbau verbundenen erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft sowie in Eigentumsrechte Dritter eindeutigere Angebote mit weniger Vorbehalten und Bedingungen vorliegen, als dies im vorliegenden Fall geschehen ist.



Zudem ist nicht erkennbar gemacht worden, ob und wie schnell man mit einem Einstieg in einen künftigen Flugbetrieb mit kleineren Reiseveranstaltern und Fluggesellschaften zu den von den Gutachtern errechneten Passagierzahlen kommen könnte. Trotz mehrfacher Hinweise an den früheren Geschäftsführer der Flughafen GmbH & Co KG, Herrn Hartmann, wurde hierzu auch keine ergänzende Stellungnahme der Gutachter vorgelegt.

Demzufolge liegt zur Begründung der Planrechtfertigung nach wie vor eine Angebotsplanung vor, die bisher von der obergerichtlichen Rechtsprechung nur für Konversionsflugplätze als zulässig erachtet wurde.

Das Bundesverwaltungsgericht entschied z.B. in einem Grundsatzurteil zur Angebotsplanung ("Bitburg-Urteil" vom 11.07.2001 Az: 11 C 14.00), dass eine vom Bedarf losgelöste Angebotsplanung zulässig sei, wenn es nicht um die Planung einer neuen Verkehrsinfrastruktur gehe, da dann keine mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbundene und mit öffentlichen Mitteln geschaffene Investitionsruine entstehen könne, bei der die Gefahr bestehe, dass sie brach liege und verfallende. Der Bau eines Flughafens ohne gesicherte Nachfrage wäre nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts ein planerischer Missgriff.

Zwar wurde im vorliegenden Fall der Ausbau eines vorhandenen Verkehrslandeplatzes beantragt, nachdem aber bis auf das Verwaltungsgebäude alle wesentlichen Teile des bestehenden Flugplatzes abgerissen und durch neue Anlagen noch dazu weitestgehend an anderer Stelle ersetzt werden sollen, ist die zitierte Rechtsprechung zur Zulässigkeit einer Angebotsplanung bei Konversionsflugplätzen auf das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben nicht anwendbar.

Sehr deutlich hat sich das Bundesverwaltungsgericht auch in seiner Entscheidung zum Nachtflugbetrieb am Flughafen München (BVerwG Urteil vom 20.04.2005 Az. 4 C 18.03) mit der Zulässigkeit einer Angebotsplanung auseinandergesetzt. Nach der dort vertretenen Rechtsauffassung manifestiert sich der Verkehrsbedarf im Luftverkehr, anders als im Fall öffentlicher Straßen, in der Nachfrage nach gewerblichen Verkehrsleistungen, die im allgemeinen von den Luftverkehrsgesellschaften an die Verkehrsflughäfen herangetragen werden. Der Umfang der Nachfrage bestimmt die Anforderungen an die Kapazitäten und das Betriebsregime eines Verkehrsflughafens (Seite 15). Dabei könnten natürlich Prognosen in künftige Entwicklungen berücksichtigt werden. Der Flughafenbetreiber darf also künftigen nachgewiesenen Bedarfslagen gerecht werden. Diese brauchen zwar noch nicht eingetreten zu sein, müssten aber bei vorausschauender Betrachtung in absehbarer Zeit mit hinreichender Sicherheit erwartet werden können. Das heißt, "die Genehmigungsbehörde verhält sich dann systemkonform, wenn sie den Flughafen voraussehbaren Entwicklungen anpasst." Hinzukommt, dass nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts die Dringlichkeit einer Maßnahme in dem Maße abnimmt, in dem die Bedarfsprognose weiter in die Zukunft greift. "Vorkehrungen zur Deckung eines ungesicherten Bedarfs sind nicht dringlich" (Seite 16). Eine Gestattung, die im Vorgriff auf einen noch nicht absehbaren ausreichenden Bedarf erlassen würde, wäre vorzeitig und damit als reine Vorratsplanung unzulässig. Wie dargelegt, konnten die Gutachter im vorliegenden Fall nicht nachweisen, dass in absehbarer Zeit mit hinreichender Sicherheit Touristik-Charterflugverkehr erwartet werden kann.

Das Bundesverwaltungsgericht hat ferner im Beschluss zum Ausbau des Flughafens Leipzig (BVerwG, Beschluss vom 19.05.2004 Az. 4 VR 2000.05) festgestellt, dass nur

deshalb keine unzulässige Angebotsplanung vorliege, weil die Planung eine aktuelle Nachfrage für ein Frachtdrehkreuz der Fluggesellschaft DHL bediene.

Hinzu kommt, dass durch die geänderte Argumentation mit dem "Einsteigermodell" die Passagierprognosezahlen nicht mehr nachvollziehbar sind. denn die Gutachter erklären, die etablierten Veranstalter und Luftfahrtunternehmen würden den Flughafen nach dessen Fertigstellung zumindest in der Anfangsphase unisono meiden (Gutachten vom 30.06.2005, Seite 52). In ihrer Stellungnahme vom 10.11.2005 bringen sie ferner zum Ausdruck, es könne nicht abgeschätzt werden, wann die Etablierten in den Hofer Markt einsteigen würden. Bei einem Best-Case-Szenario wäre frühestens ein bis zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Flughafens mit einem Einstieg der Leitveranstalter zu rechnen. Bis dahin müsste das skizzierte "Einsteigermodell" unterstellt werden. Trotz dieser Aussage lassen die Gutachter ihre ursprüngliche Prognose aber unverändert, wonach im ersten Betriebsjahr nach Fertigstellung des Flughafens 90.000 Passagiere zu erwarten seien und rechnen diese nach wie vor mit einer jährlichen Steigerungsrate von 8,2 % auf 232.000 Passagiere im Jahr 2020 hoch. Damit setzen sie die Passagierzahlen des "Einsteigermodells" gleich mit den ursprünglichen Zahlen, die für den Fall erwartet wurden, dass Leitveranstalter und/oder etablierte deutsche Luftfahrtunternehmen den Markt von Anfang an aufgreifen würden.

Die dargestellte Erwartungshaltung der Gutachter ist zudem schwer vereinbar mit ihren eigenen Feststellungen, wonach auf den benachbarten Flughäfen Altenburg, Erfurt, Leipzig und Dresden, die bisher den Luftverkehrsmarkt Hof-Plauen bedient haben, in den letzten Jahren Stagnation oder sogar rückläufige Passagierzahlen feststellbar waren. Lediglich der Flughafen Nürnberg habe wegen seines Air Berlin Drehkreuzes eine überdurchschnittlich gute Verkehrsentwicklung aufzuweisen (Gutachten vom 30.06.2005, Seiten 37-39).

Nachdem diese Argumentation also nicht schlüssig nachvollziehbar ist, können die Prognosegutachten zum Charterverkehr mangels Plausibilität ebenfalls nicht zur Begründung des Ausbaubedarfs herangezogen werden.

### 1.2.3 Geschäftsreiseverkehr

Die Antragstellerin ist der Auffassung, dass der Ausbau auch mit einem Bedarf für den Geschäftsreiseverkehr begründet werden könne. Sie verweist in diesem Zusammenhang auf die Untersuchung des Sachverständigen Jürgen Mihlan "Flugleistungsbeschränkungen für Geschäftsreiseflugzeuge am Flughafen Hof-Plauen (Ist-Zustand)" vom 01.06.2005, die als Anlage 6 den Antragsunterlagen beigefügt ist. Aus dieser Untersuchung ergebe sich, dass verschiedene Geschäftsreisejets bei der bestehenden Start- und Landebahn mit einer Länge von 1.480 m erheblichen Reichweitenbeschränkungen ausgesetzt seien. Außerdem stehe zu erwarten, dass für den nichtgewerblichen Verkehr in absehbarer Zeit die Vorschriften der JAR-OPS 2 mit zusätzlichen Anforderungen an die Luftverkehrsinfrastruktur eingeführt werden würden. Diesen Anforderungen werde, den Antragsunterlagen zu Folge, durch die zur Planfeststellung nachgesuchte Verlängerung der Start- und Landebahn Rechnung getragen.

Diese Begründung ist nicht tragfähig. Selbst wenn als richtig unterstellt wird, dass zahlreiche Geschäftsreiseflugzeuge mit der jetzigen Bahnlänge von 1.480 m einer Reichweitenbeschränkung unterliegen, wäre der Ausbau der Start- und Landebahn infolge des fehlenden Bedarfs für den Linien- oder Touristik-Charterverkehr (vgl. Ziffer 1.1 und 1.2 dieses Bescheides) nicht ausschließlich für diese Flugzeugkategorie begründbar:

Für den Geschäftsreiseverkehr ist weder eine Bahnlänge von 2.480 m noch eine Bahnbreite von 45 m erforderlich. In der Kurzfassung der Antragsbegründung vom 19.07.2005 (Teil 3 der Antragsunterlagen) und in der Studie der Firma Airplan vom Mai 2005 (Teil 4d der Antragsunterlagen) wird selbst für den wirtschaftlichen Einsatz von Linienjets eine Bahnlänge von 2.100 m als ausreichend betrachtet. Der Sachverständige Jürgen Mihlan erklärt in seinem Gutachten vom Juni 2004 (Teil 5c der Antragsunterlagen) eine Bahnbreite von 30 m für Charterflugzeuge des Typs B 737 oder A 320 im Regelfall für ausreichend. Eine umso geringere Länge und Breite ist demzufolge für ein üblicherweise in Hof zum Einsatz kommendes Geschäftsreiseflugzeug erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde geht unter Zugrundelegung von Erkenntnissen aus anderen luftrechtlichen Gestattungsverfahren davon aus, dass – selbst unter Berücksichtigung der Höhenlage des Flugplatzes Hof-Plauen – mit einer Bahnlänge von 1.500 - 1.800 m die Flüge aller gängigen Geschäftsreiseflugzeuge abgewickelt werden können.

Hinzu kommt, dass die Gutachter speziell für den Flugplatz Hof-Plauen im Taxi- und Werksverkehr einen Trend zu kleineren Flugzeugen erkennen. Ferner weisen sie darauf hin, dass ein nicht unerheblicher Teil des Geschäftsreiseverkehrs in Hof auf Hubschrauber entfällt (Gutachten vom 13.01.2005, Seite 11).

Schließlich ist auch der Hinweis auf JAR-OPS 2 nicht weiterführend. Sogar nach Auffassung der Gutachter ist derzeit nicht absehbar, ob, wann und mit welchem Inhalt verschärfte Regelungen für den sog. Werkverkehr im Rahmen von JAR-OPS 2 in Kraft treten werden (Gutachten vom 30.06.2005, Anhang 6, Seite 2). Im Übrigen gelten mit JAR-OPS 1 verschärfte Vorschriften schon jetzt für den gewerblichen Luftverkehr. Die Antragstellerin hat nicht dargelegt, dass JAR-OPS 2 demgegenüber noch weitergehende Verschärfungen bringen könnte. Auch der Planfeststellungsbehörde sind derartige Überlegungen nicht bekannt.

Damit ist der Ausbau auf 2.480 m Bahnlänge und 45 m Breite ausschließlich für den Geschäftsreiseverkehr nicht zu rechtfertigen.

#### 1.2.4 Sicherheit des Flugbetriebs

Im Antragsschreiben vom 26.07.2005 (Ziffer 6.2) wird der Ausbaubedarf auch mit Sicherheitsüberlegungen begründet. Insbesondere solle mit dem Vorhaben die Hindernisfreiheit hergestellt werden.

Dem ist entgegenzuhalten, dass die jetzige Flugplatzanlage unanfechtbar genehmigt ist. Soweit hierin Ausnahmegenehmigungen für Abweichungen von den Flugplatzrichtlinien enthalten sind, wurden diese zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Zulassung des Verkehrslandeplatzes im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr erteilt. Sie haben zur Folge, dass die Richtlinien als Dienstanweisung der Obersten Luftfahrtbehörde für den Verkehrslandeplatz Hof-Plauen mit abgeändertem Inhalt gelten.

Die jetzige Flugplatzanlage verfügt zudem über ein von der Deutschen Flugsicherung zugelassenes IFR/An- und Abflugverfahren, sodass auch der Instrumentenflugbetrieb sicher abgewickelt werden kann.

Eine zu erwartende Änderung dieser rechtlichen und tatsächlichen Gegebenheiten ist weder schlüssig geltend gemacht noch anderweitig absehbar.

Selbst wenn in diesem Punkt Handlungsbedarf bestünde, wäre es nicht gerechtfertigt, nunmehr nur noch allein aus diesem Anlass und ohne weitere tragfähige Bedarfsbegründung die vorhandene 1.500 m lange und 30 m breite Start- und Landebahn durch eine 2.480 m lange und 45 m breite Bahn zu ersetzen.

#### 1.2.5 Anschluss der wirtschaftsschwachen Region an den Luftverkehr (regionale Strukturhilfe)

Die Antragsbegründung vom 26.07.2005 wird ferner darauf gestützt, dass regionale Strukturhilfe beim Verkehrswegebau als legitimes Planungsziel anerkannt sei. Für das Luftverkehrsrecht wird in diesem Zusammenhang auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 11.07.2001 Az: 11 C 14.00 und den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 19.05.2005 Az: 4 R 2000.05 verwiesen.

Hierzu ist festzustellen, dass Gesichtspunkte der regionalen Strukturhilfe zwar eine zusätzliche Rechtfertigung für ein Flugplatzvorhaben darstellen können, für das bereits aus anderen Gründen ein Bedarf besteht. Sie können jedoch nicht allein tragender Grund der Planrechtfertigung für den Bau eines neuen Verkehrsflughafens mit einer Bahnlänge von 2.480 m und 45 m Breite sein.

Die von der Antragstellerin zitierten Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts vermögen die Argumentation der Antragstellerin jedenfalls nicht zu stützen, da diesen andere Sachverhalte zugrunde lagen, die mit dem vorliegenden Antragsgegenstand nicht vergleichbar sind.

Das Urteil vom 11.07.2001 ("Bitburg-Urteil") betrifft den Fall, dass für einen bereits vorhandenen ehemaligen Militärflugplatz eine zivile Anschlussnutzung genehmigt wurde. Lediglich im Fall eines "**Konversionsflugplatzes**" bei dem keine neue Verkehrsinfrastruktureinrichtung geschaffen wird, sodass keine "mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbundene Investitionsruine" entstehen könnte, hält das Bundesverwaltungsgericht in dieser Entscheidung eine Angebotsplanung zum Zwecke der Strukturförderung für zulässig. Die Gefahr, dass eine mit erheblichen öffentlichen Mitteln geschaffene Infrastruktureinrichtung brach liege und verfalle, bestehe in diesem Falle nicht. Diese Argumentation kann auf das Neubauvorhaben in Hof gerade nicht übertragen werden (siehe oben Ziffer 1.2).

Im zitierten Beschluss vom 19.05.2005 hat das Bundesverwaltungsgericht Gründe der regionalen Strukturhilfe lediglich **im Rahmen der Abwägung** berücksichtigt. Die Planrechtfertigung hingegen wird ausschließlich darauf gestützt, dass die dortige Planung eine aktuell vorhandene Nachfrage der Luftverkehrsgesellschaft DHL für die Einrichtung eines Luftfrachtdrehkreuzes am Verkehrsflughafen Leipzig bedient.

Gründe der regionalen Strukturhilfe vermögen daher das Vorhaben ebenfalls allein nicht zu rechtfertigen.

### 1.3 Belange der Raumordnung und Landesplanung

Die Antragstellerin macht ferner geltend, dass nach Ziffer B V 1.6.6 des LEP Bayern 2006 (Ziffer B V 1.6.5 des LEP Bayern 2003) die Luftverkehrsanbindung Nordost-Oberfrankens und der angrenzenden Gebiete Thüringens und Sachsens sichergestellt und deshalb der Flugplatz Hof-Plauen zum Verkehrsflughafen ausgebaut werden solle. Die Regierung von Oberfranken hat in ihrer landesplanerischen Beurteilung vom 30.09.2002 und in einer nachträglichen Stellungnahme vom 15.12.2003 ferner festgestellt, dass die Variante 3a mit den Belangen der Raumordnung und Landesplanung vereinbar ist, wenn verschiedene

Maßgaben beachtet werden, was bei der vorliegenden Planung aufgrund der Stellungnahme der Regierung von Oberfranken vom 24.04.2006 unterstellt werden kann.

Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG Urteil vom 16.03.2006 Az: 4 A 1075.04) sind zwar Ziele der Raumordnung und Landesplanung gemäß § 4 Abs. 1 ROG von öffentlichen Stellen bei ihren raumbedeutsamen Planungen zu beachten. Dies gilt auch für Planfeststellungen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Maßnahmen von Personen des Privatrechts (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 ROG), wie hier der Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG als Trägerin des Vorhabens. Dabei sind die für die Raumordnung zuständigen Stellen jedoch auf den Kompetenzbereich der überfachlichen und überörtlichen Planung beschränkt. Sie dürfen insbesondere ohne spezielle gesetzliche Ermächtigung, wie etwa beim Fernstraßenbau durch das Fernstraßenausbaugesetz, nicht an die Stelle der Fachplanung treten und deren Aufgaben übernehmen. Den Fachplanungsträgern muss zur Erfüllung der ihnen eingeräumten Planungsbefugnis ein ausreichender Planungsspielraum verbleiben. Standortfestlegungen in Landesentwicklungs- oder Regionalplänen müssen sich daher z.B. auf die Aussage beschränken, dass der ausgewählte Standort aus raumordnerischer Sicht geeignet ist. Nur sofern etwa der Gesetzgeber bei Erlass des LEP einen raumordnerischen Alternativenvergleich vorgenommen haben sollte, hat die Planfeststellungsbehörde das Ergebnis als solches hinzunehmen (siehe o.g. Urteil des BVerwGs vom 16.03.2006).

Die Planfeststellungsbehörde trifft damit keine ("positive") Rechtspflicht zur Zulassung eines Flughafenvorhabens, an dem von der Landesplanung vorgesehenen Standort. Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die dem für das Luftverkehrsrecht zuständigen Fachplanungsträger eine bindende Realisierungsverpflichtung auferlegen würden, wären unzulässig, solange der Bundesgesetzgeber nichts Abweichendes geregelt hat. Eine derartige Sonderregelung enthält das Luftverkehrsrecht nicht (siehe o.g. Urteil des BVerwGs vom 16.03.2006).

Anders als ein Planfeststellungsbeschluss enthalten Ziele der Raumordnung und Landesplanung somit keine rechtsverbindliche und die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Planrechtfertigung bindende Grundentscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens. Sie bedürfen vielmehr der planerischen Umsetzung im Planfeststellungsverfahren und sind dabei lediglich bei der Abwägung dahingehend zu berücksichtigen, dass die im Landesentwicklungsprogramm geprüften und bereits abgewogenen Belange der Raumordnung und Landesplanung dem Vorhaben nicht mehr entgegengehalten werden können (BayVGH Urteil vom 25.04.2006 Az. 8 N 05.542; vgl. dazu auch Grabherr RdNr. 43 zu § 6 LuftVG).

Somit obliegt es der Planfeststellungsbehörde, die Vorzüge, welche die Träger der Landesplanung mit ihrer Aussage verbinden, im Verhältnis zu den entgegenstehenden sonstigen öffentlichen und privaten Belangen zu bewerten und zu gewichten. Dabei können nach der zitierten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die "raumordnungsexternen" Belange für sich betrachtet oder in ihrer Gesamtheit so gewichtig sein, dass sich die landesplanerische Zielaussage in der fachplanerischen Abwägung nicht durchsetzt.

Diese Fallgestaltung ist hier gegeben, weil für den Bau des Flughafens Hof-Plauen die Finanzierbarkeit nicht gegeben ist und ein ausreichender Bedarf fehlt. Damit stehen dem Vorhaben unüberwindbare Hindernisse entgegen.

Mit der Ablehnung des Planfeststellungsantrages wird daher weder in die raumordnerische Abwägung eingegriffen (§ 7 Abs. 7 Satz 1 und 2 ROG) noch die Beachtungspflicht aus § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 ROG verletzt, denn die Zielbindung erschöpft sich in der Pflicht der

Planfeststellungsbehörde, die Zielaussage des Landesentwicklungsprogramms, z.B. über eine Eignung des Standortes für den Bau des Flughafens als solche hinzunehmen. Die Beachtungspflicht verlangt hingegen nicht, eine Zielaussage des Landesentwicklungsprogramms auch dann umzusetzen, wenn sich im Zuge des Planfeststellungsverfahrens gezeigt hat, dass das Vorhaben am vorgesehenen Standort rechtlich nicht realisierbar ist.

Damit kann im Ergebnis weder aus dem Ziel der Ziffer B V 1.6.6 des LEP Bayern 2006 noch aus der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberfranken vom 30.09.2002 ein Anspruch auf Feststellung der Pläne für den Bau des Verkehrsflughafens Hof-Plauen abgeleitet werden.

## 2. Planungsermessen

Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen.

Ungeachtet der dargestellten zwingenden Ablehnungsgründe wegen fehlender Planrechtfertigung könnte auch nach Ausübung des Planungsermessens keine stattgebende Entscheidung in Betracht kommen. Im Hinblick auf die nichtgegebene Finanzierbarkeit und den mangelnden ausreichenden Bedarf für den Ausbau kommt den im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigenden, dem Vorhaben entgegenstehenden Belangen ein höheres Gewicht zu.

### 2.1 Belange des Natur- und Landschaftsschutzes

Die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes werden durch das Vorhaben erheblich beeinträchtigt. Immerhin sollen ca. 61,1 ha Wald für die Baumaßnahme unmittelbar beseitigt und ca. 24 ha zur Herstellung der Hindernisfreiheit gerodet werden. Hinzu kommt noch die Inanspruchnahme von ca. 38 ha Offenlandflächen, sodass der direkte Eingriff in die vorhandene Landschaft insgesamt ca. 123,1 ha umfasst. Zwangsläufige Folge dieses Eingriffs ist eine völlige Veränderung des Landschaftsbildes sowie eine Beeinträchtigung des Naturgenusses und des Naturhaushaltes.

Die Flughafen Hof-Plauen GmbH & Co KG ist als Verursacherin dieses Eingriffs im Sinne des Artikels 6 Abs. 1 BayNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist (Artikel 6a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG).

Die Antragstellerin hat im Vollzug der Auflagen der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberfranken vom 30.09.2002 und nach Maßgabe des Artikels 6b Abs. 4 BayNatSchG zwar in einem landschaftspflegerischen Begleitplan die einzelnen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Einvernehmen mit den zuständigen Unteren Naturschutzbehörden so dargestellt, dass letztlich zumindest alle staatlichen Naturschutzbehörden dem naturschutzfachlichen Kompensationskonzept zustimmen konnten.

Nachdem für das Vorhaben jedoch infolge der nicht gegebenen Finanzierbarkeit und des fehlenden ausreichenden Bedarfs die Planrechtfertigung fehlt, ist der Eingriff nicht

erforderlich und damit vermeidbar. Dies hat zur Folge, dass er bereits Kraft der gesetzlichen Regelung in Artikel 6a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG zu unterlassen ist. Erst recht sind deshalb im Rahmen der von der Planfeststellungsbehörde vorzunehmenden Planungsermessensausübung die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes als vorrangig vor den Interessen der Antragstellerin am Bau des Flughafens zu gewichten.

## 2.2 Belange der Grundstückseigentümer

Von den 1.423 Einwendern machten 1.034 die Verletzung von Eigentumsrechten geltend. Am schwerwiegendsten sind aber diejenigen Grundstückseigentümer betroffen, die ihr Anwesen vollständig aufgeben müssen oder in ihrer Existenz erheblich gefährdet wären.

Die vom Vorhaben betroffenen Grundstückseigentümer können sich nicht nur auf die Verletzung ihrer eigenen grundstücksbezogenen Belange berufen, sondern auch geltend machen, dass das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben gegen objektives Recht verstoße. Zumindest dann, wenn – wie im vorliegenden Fall – die Planfeststellung auch dazu dienen soll, den Einwendungsführern Grundeigentum notfalls im Wege der Enteignung zu entziehen, kommt der Eigentumsschutz des Artikel 14 GG voll zu Geltung, indem er vor einem Eigentumsentzug schützt, der nicht zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich oder nicht gesetzmäßig ist (Artikel 14 Abs. 3 GG). Gesetzwidrig durchgeführte Enteignungen würden sowohl dem Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Enteignung widersprechen, als auch das Grundrecht aus Artikel 14 Abs. 1 Satz 1 GG verletzen. Dies bedeutet, dass der private Grundstückseigentümer einen Rechtsanspruch darauf hat, dass der über die Zulässigkeit der Enteignung befindende Planfeststellungsbeschluss (vgl. Art. 28 Abs. 2 LuftVG) nicht nur die subjektiven Rechte des jeweiligen Grundstückseigentümers beachtet, sondern auch objektiv rechtmäßig ergeht (BVerwG Urteil vom 18.03.1983 Az: 4 C 80/79; BVerwG Beschluss vom 19.05.05 Az: VR 2000.05).

Die einwendenden Grundstückseigentümer können sich daher z.B. auch auf die fehlende Planrechtfertigung des Vorhabens oder die im Rahmen der Abwägung entgegenstehenden öffentlichen Belange des Natur- und Landschaftsschutzes berufen (s.o.).

Am härtesten träfe der Flughafenbau wohl den Landwirt Heinrich Mergner, dessen Anwesen komplett umgesiedelt werden müsste, obwohl es bereits seit Generationen am jetzigen Standort bewirtschaftet wird.

Der Rechtsvertreter des Herrn Mergner hat sowohl in seinen Schriftsätzen, als auch im Erörterungstermin überzeugend dargelegt, dass die Umsiedlung die Familie Mergner trotz finanzieller Entschädigung in gravierender Weise treffen würde. Er kündigte an, eine zwangsweise Inanspruchnahme des Grundstückes gerichtlich überprüfen zu lassen. Deshalb müssten überzeugende Gründe des Allgemeinwohls vorhanden sein, um derart massiv in das Grundeigentum des Herrn Mergner eingreifen zu können, wie im vorliegenden Fall von der Antragstellerin beabsichtigt ist. Derartige Gründe liegen jedoch – wie insbesondere unter Ziffer D.II.1 dieses Bescheides dargestellt wurde – nicht vor.

Von rechtsanwaltschaftlicher Seite wurde auch für weitere Mandanten auf Existenz gefährdende Eigentumseingriffe hingewiesen. So würden z.B. bei der Inanspruchnahme von verschiedenen Grundstücken Restbereiche übrig bleiben, die nicht mehr sinnvoll bewirtschaftet werden könnten. Es wurde glaubhaft dargelegt, dass selbst ein Zukauf dieser Restflächen durch die Antragstellerin diese Grundstückseigentümer nicht vor massiven Einbußen bewahren würde. Auch insoweit wurden von den Betroffenen rechtliche Schritte gegen einen eventuellen Planfeststellungsbeschluss angekündigt.

Im Ergebnis wiegen daher allein die Interessen des Landwirts Heinrich Mergner so schwer, dass es nicht gerechtfertigt wäre, sein Anwesen für einen Flughafenausbau in Anspruch zu nehmen, dessen Finanzierbarkeit fehlt und für den kein ausreichender Bedarf erkennbar ist. Aber auch die Interessen aller anderen Grundstückseigentümer, deren Grundstücke für den Bau des Flughafens benötigt werden würden, sind aus diesem Grunde als höherwertig und vorrangig einzustufen und gehen nach Abwägung aller Belange vor.

### 2.3 Lärm- und sonstiger Immissionsschutz

Nachdem die dargestellten schwerwiegenden Gründe die Ablehnung des Vorhabens begründen, kann letztlich offen bleiben, ob die Anwohner nach Inbetriebnahme des neuen Flughafens einer unzumutbaren Lärm- und Abgasbeeinträchtigung ausgesetzt sein würden, die vielleicht sogar zu einer Gesundheitsbeeinträchtigung oder Wertminderung der Grundstücke führen könnte, wie von zahlreichen Einwendern auch im Erörterungstermin behauptet wurde.

Vieles spräche allerdings gegen eine unzumutbare Lärmbeeinträchtigung der Anwohner durch das Flughafenprojekt. Insbesondere das vorgelegte schalltechnische Gutachten vom November 2004, das Bodenlärmgutachten vom 17.11.2004 und das lärmmedizinische Gutachten von Herrn Prof. Dr. Scheuch vom 17.02.2005, aktualisiert am 02.08.2005, belegen, dass an keinem bewohnten Immissionsort ein gesundheitskritischer äquivalenter Dauerschallpegel von 62 dB(A) erreicht wird. Selbst der für die dortigen Dorfgebiete geltende Grenzwert von 60 dB(A) wird eingehalten. Die höchsten Mittelungspegel werden am Immissionsort 06 Hof-Laushof mit einem Dauerschallpegel von 56,5 dB(A) erreicht. Daraus wären aber sicherlich keine Schallschutzmaßnahmen ableitbar.

Die obergerichtliche Rechtsprechung stellt für die Ermittlung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle zwar grundsätzlich auf den Mittelungspegel ab (vgl. z.B. BGH Urteil vom 25.03.1993 Az III ZR 60/91). Zum Ergebnis der Unbedenklichkeit würde man aber auch gelangen, wenn ergänzend die prognostizierten Maximalpegel betrachtet werden. Der höchste Maximalpegel tritt nach den gutachterlichen Feststellungen am Immissionsort 06 Hof-Laushof mit 92,8 dB(A) auf. Insgesamt 1,22 x pro Durchschnittstag käme hier ein Pegel von über 90 dB(A) vor. Danach folgten Hof-Strandbad und Konradsreuth-West mit 88,4 dB(A). Alle anderen Immissionsorte lägen deutlich darunter.

Nach der obergerichtlichen Rechtsprechung kommt es für die Frage, ob Fluglärm zu beachtlichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen führt, aber nicht nur auf die gemessenen Lärmwerte, sondern auch auf die Anzahl der Flugbewegungen an. Ein medizinisch begründeter Gefährdungsbereich wäre am Tage (d.h. zwischen 06.00 und 22.00 Uhr) erst bei einem 19-maligen Eintreten eines Maximalpegels von 99 dB(A) zu erwarten (vgl. z.B. OVG Hamburg Urteil vom 13.12.1994 Az Bs III 376/93). Von solchen Werten läge der künftige Flugbetrieb weit entfernt. Gleiches würde für den Nachtflug gelten. In der Nacht wäre bei regelmäßig mehr als sechs Flugbewegungen mit einem Außenmaximalpegel von über 75 dB(A) ("Jansen-Kriterium") der Grenzwert überschritten (BayVGH Urteil vom 25.02.1995 Az 20 A 97.40017). Glaubhaft wurde von der Antragstellerin in diesem Zusammenhang dargelegt, dass jährlich allenfalls an 61 Tagen ein Flugzeug nachts gestartet oder gelandet wäre. Damit könnte wohl auch aus den zu erwartenden Maximalpegelwerten kein Schallschutzanspruch abgeleitet werden. Ähnliches würde für den zu erwartenden Bodenlärm gelten.

Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Anlass, an der Verwertbarkeit der vorgelegten Gutachten zum Schallschutz zu zweifeln. Die Gutachten basieren auf dem derzeit gültigen Fluglärmgesetz. Des Weiteren sind den Berechnungen die Flugzeuggruppen und die physikalisch-technischen Daten der Fortschreibung der Anleitung zur Berechnung (AzB 99)



mit Stand Dezember 2001 zugrunde gelegt. Daneben haben sich die Gutachter an der Landeplatz-Fluglärmleitlinie orientiert.

Zusammenfassend wird aber nochmals festgestellt, dass es auf die Frage der Zumutbarkeit der Lärmbeeinträchtigung – wie oben dargestellt – nicht ankommt.

Auch die Feststellungen des vorgelegten Gutachtens zur Luftschadstoffbelastung belegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, dass eine unzumutbare Beeinträchtigung durch Luftschadstoffe für die Anwohner nicht zu erwarten wäre. Aber auch hierauf kommt es aus den vorgenannten Gründen nicht an.

#### 2.4 Städtebau

Städtebauliche Gesichtspunkte stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Insbesondere haben die kommunalen Gebietskörperschaften im Planfeststellungsverfahren nicht substantiiert vorgetragen, dass mit dem Vorhaben in ihre kommunale Planungshoheit eingegriffen und damit ihr Selbstverwaltungsrecht gemäß Artikel 28 Abs. 2 GG verletzt werden würde.

Von Einwendern wurde aber insbesondere im Erörterungstermin darauf aufmerksam gemacht, dass die Stadt Hof auf einer flugplatznahen Fläche, die für Ersatzaufforstungen vorgesehen ist, ein Gewerbegebiet plane. Der Vertreter der Stadt Hof hat hierzu jedoch klargestellt, dass keine derartigen aktuellen Planungen vorlägen. Die Stadt Hof hat zumindest solche Überlegungen nicht ins Planfeststellungsverfahren eingebracht.

#### 2.5 Eignung des Geländes

Von einigen Einwendern wurde ferner vorgetragen, das Gelände sei zum Bau des Flughafens ungeeignet, weil u.a. ca. 3,5 Mio. m<sup>3</sup> Erdbewegungen erfolgen müssten und über 35 ha Wald zu roden wären.

Hierzu ist festzustellen, dass nach Maßgabe der Planfeststellungsunterlagen der Flughafen am vorgesehenen Standort errichtet werden könnte. Sämtliche Flugbetriebsflächen, einschließlich der notwendigen Gebäude und sonstigen Anlagen, könnten am vorgesehenen Standort flächenmäßig untergebracht werden. Auch die nach den einschlägigen Richtlinien geforderten Hindernisfreiflächen wären gewahrt.

Die Frage, inwieweit Belange des Natur- und Landschaftsschutzes oder des Lärmschutzes durch das Vorhaben beeinträchtigt werden, oder ob außergewöhnlich hohe finanzielle Aufwendungen für die "Geländemodellierung" erforderlich werden, sind an anderer Stelle zu prüfen. Sie stünden jedenfalls der grundsätzlichen Eignung des Geländes generell nicht entgegen.

#### 2.6 Regionale Strukturhilfe

Unter Ziffer D.II.1.2.5 dieses Bescheides wurde ausgeführt, weshalb es sich bei der regionalen Strukturhilfe lediglich um einen abwägungserheblichen Gesichtspunkt handelt.

Gründe der Strukturförderung mögen zwar durchaus für das Vorhaben sprechen, im Hinblick auf die fehlende Planrechtfertigung und die dargestellten sonstigen gewichtigen Belange, die gegen das Vorhaben sprechen, kann dieser Gesichtspunkt bei ordnungsgemäßer Ausübung des Planungsermessens jedoch nicht überwiegen.

## 2.7 Alternativstandorte

Den eingereichten Planfeststellungsunterlagen ist nicht zu entnehmen, dass die Vorhabensträgerin alternativ in Betracht kommende Standorte für den Flughafenbau geprüft hätte.

Es kann letztlich aber auch insoweit dahingestellt bleiben, ob die Antragstellerin tatsächlich weitere Standortuntersuchungen in das Verfahren hätte einbringen müssen, z.B. weil es sich in Wirklichkeit um einen Neubau eines Flughafens und nicht um einen Ausbau eines vorhandenen Verkehrslandeplatzes handeln könnte, denn öffentliche und private Belange stehen bereits – wie dargestellt – dem Vorhaben entgegen.

Es spräche aber in der Tat einiges dafür, vom Neubau eines Verkehrsflughafens auszugehen, weil von den vorhandenen Anlagen letztlich nur das Verwaltungsgebäude übrig bleiben würde. Alle anderen Flughafenbestandteile sollten neu und in der Regel sogar an anderer Stelle als bisher gebaut werden. Bestehende Anlagen würde man nahezu vollständig beseitigen.

Läge ein Neubau vor, mit der Folge, dass nach der obergerichtlichen Rechtsprechung ein Standortvergleich erfolgen müsste, wären jedenfalls die drei Variantenprüfungen im Zusammenhang mit dem Raumordnungsverfahren nicht ausreichend gewesen, da sich diese auf den gleichen Standort bezogen hatten. Zweifelhaft ist auch, ob die landesplanerische Aussage im Landesentwicklungsprogramm für den gewählten Standort ausreichend wäre, wonach der Verkehrslandeplatz Hof-Plauen zum Verkehrsflughafen ausgebaut werden soll. Das Bundesverwaltungsgericht hat zwar entschieden, dass zielförmige Standortentscheidungen der Landesplanung gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 ROG von der Planfeststellungsbehörde zu beachten sind (BVerwG Urteil vom 16.03.2006 Az: 4 A 1075.04). Dem dortigen Fall lag jedoch ein vorhergehender landesplanerischer Standortvergleich durch den Gesetzgeber des LEP selbst zugrunde. Mit der Zielaussage in Ziffer B V 1.6.6 LEP Bayern 2006 (Ziffer B V 1.6.5 LEP Bayern 2003) ist zum Einen nicht eindeutig erkennbar, dass der Bayerische Gesetzgeber im Landesentwicklungsprogramm einen Flughafenneubau ausschließlich am jetzigen Standort des Verkehrslandeplatzes beabsichtigt hat. Zum Anderen ging dieser Zielaussage offensichtlich kein Standortvergleich auf landesplanerischer Ebene voraus.

Im Ergebnis müssen diese Fragen des Standortvergleichs aber nicht weiter vertieft werden, weil sie nicht entscheidungserheblich sind.

Im Übrigen ist die Antragstellerin im Erörterungstermin auf Alternativstandorte, z.B. in der Nähe der Gemeinde Töpen, eingegangen. Ihrer Aussage nach seien alle anderen Standorte gegenüber dem zur Planfeststellung beantragten weniger geeignet gewesen.

## 2.8 Dimensionierung des Flughafens / Stufenplanung

Die Antragstellerin hat im Zuge des Planfeststellungsverfahrens, vor allem im Zusammenhang mit Finanzierungsfragen, immer wieder darauf hingewiesen, dass verschiedene zur Planfeststellung beantragte Anlagen erst ab einem bestimmten Passagieraufkommen benötigt würden. Sie hat aber nicht konkret zu erkennen gegeben, welche Anlagen sie für das jeweilige Passagieraufkommen für erforderlich hält und wann in etwa deren Bau erfolgen soll. Dementsprechende nachvollziehbare Unterlagen wurden der Planfeststellungsbehörde jedenfalls zu keinem Zeitpunkt vorgelegt.

Aber auch insoweit kann wegen des mangelnden Bedarfs und der fehlenden Finanzierbarkeit offen bleiben, welche Auswirkungen die Beantragung eines umfangreichen Neubaus eines Flughafens hat, obwohl offensichtlich von Vorneherein nur der Bau eines Teils der Anlagen in der Anfangsphase geplant ist. Sollte tatsächlich ein stufenweiser Ausbau beabsichtigt sein, wäre es wünschenswert gewesen, wenn in den Planunterlagen wenigstens die erste Baustufe dargestellt worden wäre. Nur so hätte beurteilt werden können, ob dafür anschließend auch eine Bau- und Betriebsgenehmigung nach § 6 LuftVG hätte erteilt werden können.

## 2.9 Wasserwirtschaftliche Belange

Belange der Wasserwirtschaft würden durch das Vorhaben ebenfalls nicht so wesentlich beeinträchtigt, dass es nicht unter entsprechenden Auflagen mit dem Ausbaivorhaben vereinbar gewesen wäre.

Insbesondere ist die Auflage der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberfranken vom 30.09.2002 beachtet, wonach der Göstrabach durch das Vorhaben nicht in Mitleidenschaft gezogen werden darf.

Aber auch die anderen wasserwirtschaftlichen Belange könnten nach den Stellungnahmen der zuständigen Fachbehörden gewahrt werden. Insbesondere würde die Kapazität der Kläranlagen ausreichen. Die Regenrückhaltebecken hätten zwar vergrößert und der Querschnitt der Vorfluter erweitert werden müssen. Entsprechende Zusagen wurden aber von der Antragstellerin im Erörterungstermin gemacht. Ebenso hat sie sich bereit erklärt, die Unterhaltungslast für die Vorfluter für jeweils rund 500 m der Gewässerstrecke unterhalb der Regenrückhaltebecken zu übernehmen. Sie hat sich auch mit Beweissicherungsmaßnahmen einverstanden erklärt, um den Zustand des Grundwassers, insbesondere verschiedener Hausbrunnen, feststellen zu können. Von den zuständigen Fachstellen wurde im Erörterungstermin ferner klargestellt, dass die Verlegung von Abwasserleitungen außerhalb der Flughafenanlage nicht zu Lasten der Antragstellerin gehen könne.

Damit stünden wasserwirtschaftliche Belange dem Vorhaben nicht entgegen.

## 3. Zusammenfassendes Ergebnis

Zusammenfassend betrachtet ist der Antrag auf Feststellung der Pläne für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Hof zum Verkehrsflughafen somit abzulehnen.

Dem Vorhaben fehlt schon die Planrechtfertigung. Es kann nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, dass das Vorhaben nicht finanzierbar ist. Ein ausreichender Ausbaubedarf besteht insbesondere weder wegen des Linienverkehrs noch wegen des Charterverkehrs. Ungeachtet dieser zwingenden Ablehnungsgründe führt aber auch die Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zur Ablehnung. Die Gründe, die zum Fehlen der Planrechtfertigung führen, sind so gewichtig, dass die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes und die berechtigten Interessen der Grundstückseigentümer Vorrang vor den Interessen der Antragstellerin am Bau eines neuen Verkehrsflughafens haben. Es kommt somit nicht mehr darauf an, dass das Gelände geeignet wäre, das Vorhaben mit landesplanerischen Zielsetzungen in Einklang gebracht werden könnte, möglicherweise keine unzumutbare Lärmbeeinträchtigung für die Anwohner entstehen würde und Belange der Wasserwirtschaft durch Auflagen sichergestellt werden könnten. Diese zuletzt genannten Belange sowie die Interessen der Antragstellerin wären nicht geeignet, die vorher genannten entgegenstehenden Belange auszugleichen oder gar zu überwiegen.

#### 4. Kostenentscheidung:

Die Antragstellerin hat gemäß § 32 Abs. 1 Nr. 13 LuftVG i.V.m. § 1 Abs. 1 der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) i.d.F. vom 19.02.2003 (BGBl. I S. 288) die Kosten des Verfahrens zu tragen.

Der Gebührenrahmen beträgt gemäß Teil V Nr. 7 Buchstabe A des Gebührenverzeichnisses für die Planfeststellung eines Flughafens oder deren Änderung 25.000,-- € bis 2,5 Mio. €. Gemäß § 1 Abs. 2 LuftKostV i.V.m. § 15 Abs. 2 Verwaltungskostengesetz (VwKostG) ermäßigt sich die Gebühr bei einer ablehnenden Entscheidung um ein Viertel. Sie kann weitergehend bis zu einem Viertel ermäßigt werden, wenn dies der Billigkeit entspricht.

Für eine stattgebende Entscheidung erschiene gem. § 1 Abs. 2 LuftKostV i.V.m. § 3 VwKostG unter Berücksichtigung des Verwaltungsaufwandes und der Bedeutung des Vorhabens für die Antragstellerin sowie der Tatsache, dass es sich weitgehend um die Neuerrichtung einer Flughafenanlage handelt, eine Gebühr in Höhe von 800.000,-- € als angemessen. Es entspricht im vorliegenden Fall jedoch der Billigkeit, die für einen Planfeststellungsbeschluss vorgesehene Gebühr in Höhe von 800.000,-- € infolge der Ablehnung des Planfeststellungsantrages auf 300.000,-- € zu ermäßigen. Eine weitere Senkung bzw. das Absehen von einer Gebührenerhebung ist vor allem auch im Hinblick auf den bis zum Zeitpunkt der Entscheidung entstandenen personellen und verwaltungstechnischen Aufwand nicht vertretbar.

Auslagen werden gem. § 3 Abs. 1 LuftKostV i.V.m § 10 Abs. 1 Nrn. 1–8 VwKostG erhoben.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung schriftlich Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen entsprechend viele Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich gemäß § 67 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsordnung jeder Beteiligte für das Klageverfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen muss. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Klaus Kreitinger  
Ltd. Regierungsdirektor