

# **Fakten gegen den Ausbau des Speyerer Verkehrslandeplatzes und die damit verbundene Zerstörung von unersetzbaren Hartholzauen-Waldbeständen**

von Bernhard Glaß

## **JAR-OPS 1-Vorschriften**

Mit dem Raumordnerischen Entscheid der Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Süd, Neustadt an der Weinstraße, vom 15. Dezember 2003 wurde die Planungsvariante 1 zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Speyer/Ludwigshafen unter Auflage der Erfüllung von insgesamt 30 Maßgaben als raumverträglich beurteilt. Begründet wird der geplante Ausbau in erster Linie mit der Standortsicherung des Verkehrslandeplatzes, da die gegenwärtige Situation die Anforderungen an die Betriebsvorschriften für Flächenflugzeuge im gewerbsmäßigen Einsatz (Joint-Aviation-Requirements for Operators, JAR-OPS 1) ab dem 1. Januar 2005 nicht mehr erfüllt. Für die derzeit im Einsatz befindlichen Flugzeugmuster des Geschäftsreiseflugverkehrs sei eine Anpassung der Abmessungen der Start- und Landebahn erforderlich, um den neuen europaweiten Sicherheitsanforderungen der JAR-OPS 1-Vorschriften zu entsprechen (SGD 2003).

Der Betreiber eines Flugplatzes ist gesetzlich nicht dazu verpflichtet aufgrund der geänderten JAR-OPS 1-Vorschriften, die ohnehin bald von den EU-OPS abgelöst werden, seine Infrastruktur anzupassen. Flugzeuge im Werkverkehr, der gewerbliche Schulflug, Maschinen unter 2 Tonnen (MTOM = maximal zulässige Startmasse) und Hubschrauber sind den JAR-OPS gar nicht unterworfen. Nur ein sehr geringer Anteil der gewerblichen Flüge in Speyer wird überhaupt von den JAR-OPS berührt. Deren Verlust ist leicht zu kompensieren. Von den in Speyer stationierten Flugzeugen fällt kein einziges in den Anwendungsbereich der JAR-OPS. Lediglich zwei in Speyer beheimatete Flugzeuge besitzen einen MTOM von über 5,7 Tonnen. Dabei handelt es sich aber um Maschinen, die primär im nicht-gewerblichen Werkverkehr ihre Verwendung finden. Bereits heute kann die von Speyer aus operierende Dassault Falcon 2000 nicht im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, weil nach § 22a Abs. 1 Nr. 1 LuftVO aus Sicherheitsgründen gewerblicher Luftverkehr mit Flugzeugen von mehr als 14 Tonnen Höchstabfluggewicht nur auf Flugplätzen mit Instrumentenanflugverfahren erlaubt ist (Einwendung des BUND vom 17. Oktober 2005).

Die wenigen von den JAR-OPS betroffenen Flugzeuge starten und landen seit Anfang 2005 mit Ausnahme-Genehmigung der zuständigen Luftfahrtbehörde. Nach der Fünften Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgeräte vom 5. Oktober 1998, zuletzt geändert durch Verordnung vom 25. September 2003 (BAnz. S. 22057, § 6 und 7), kann bei besonderem öffentlichen Interesse ein gewerbsmäßiger Luftverkehr an einem bestimmten Flugplatz auch nach dem 31. Dezember 2004 aufrechterhalten werden, wenn die Verlängerung der Piste aus geographischen Gegebenheiten nicht möglich ist oder Flugzeuge für die vollständige Erfüllung der Forderungen von JAR-OPS 1 bei angemessener Zuladung nicht zur Verfügung stehen.

## **Luftverkehrsprognosen**

Im Jahr 2000 wurden auf dem Speyerer Landeplatz rund 22 500 Starts registriert, wovon knapp 1000 auf den Taxiflug- und sonstigen gewerblichen Verkehr entfielen, sowie 700 auf den Werkverkehr. Den Hauptanteil mit gut 15 500 Starts trägt der sonstige nicht-gewerbliche Verkehr (z. B. Sport- und Hobbyfliegerei) mit Flugzeugen, die zum weitaus überwiegenden Teil ein Startgewicht von unter 2 Tonnen besitzen. Auf Ultra-Light-Flieger entfielen ca. 5900 Starts, gefolgt vom gewerblichen und nicht-gewerblichen Schulverkehr mit ca. 5000 Starts sowie 1900 Hubschrauberstarts. Bei 800 lag die Starthäufigkeit der Flugzeuge mit einem Gewicht von 2 bis 5,7 Tonnen bzw. über 5,7 Tonnen, worunter sich knapp 200 Starts von Strahlflugzeugen befanden (SGD 2003). Im Jahr 2003 gab es 24 043 Starts (Die Rheinpfalz Nr. 162 vom 15. Juli 2005), wobei der weitaus größte Zuwachs bei den Ultra-Light-Fliegern zu verzeichnen ist (Die Rheinpfalz Nr. 55 vom 5. März 2004). Nach Angaben im Antrag auf Planfeststellung (FSL 2005) verteilen sich die Starts für das Jahr 2003 auf die verschiedenen Flugzeugmuster wie folgt: Taxiflugverkehr 236, Werkverkehr 549, Ultra-Light-Flieger 9913, Schulflug gewerblich 2328, Schulflug nicht-gewerblich 877, sonstiger gewerblicher Verkehr 508 und sonstiger nicht-gewerblicher Verkehr 9632 Starts. Die Anzahl der Starts bis zum Jahr 2010 soll sich auf ca. 30 000 erhöhen, wobei im gewerblichen Verkehr mit einer Zunahme auf 2400 und im Werkverkehr auf 2000 zu rechnen sei (SGD 2003). Ein aktuelles Prognose-Gutachten, das dem Antrag auf Planfeststellung beigelegt ist, geht bei Nichtausbau von 30 400 Starts im Jahr 2020 aus und von 34 800 im Ausbaufall. Die zusätzliche Steigerung um 4400 Starts würde ausschließlich durch Taxiflugverkehr, Werkverkehr und gewerblichen Schulverkehr verursacht. Der Taxiflugverkehr würde bei Ausbau von derzeit 200 Starts auf 1100 anwachsen, der Werkverkehr von 500 auf 2500 (FSL 2005). Bemerkenswert ist die enorme Diskrepanz zwischen den verschiedenen Vorhersagen. Die nicht genau vorhersehbare wirtschaftliche Entwicklung sowie die eventuelle Erschließung neuer Märkte ließen es nicht zu, genaue Aussagen über die zukünftige Zahl der Flüge heute schon zu treffen, gibt der BASF-Abteilungsleiter Dietmar

Kokott in der Rheinpfalz Nr. 228 vom 1. Oktober 2003 auf Nachfrage von Speyerer Stadträten zur Antwort. Die oben angeführte Statistik zeigt eine rückläufige Entwicklung der Starts im Werkverkehr von 700 im Jahr 2000 auf nur noch 549 drei Jahre später. Rückläufig ist auch der Taxiflugverkehr und sonstige gewerbliche Verkehr mit ca. 1000 Starts im Jahr 2000 und lediglich 744 Starts im Jahr 2003. Im gewerblichen und nicht-gewerblichen Schulflug sanken die Starts im selben Zeitraum von ca. 5000 auf 3205.

Der vorhandene und künftig zu erwartende Flugverkehr auf dem Verkehrslandeplatz Speyer rechtfertigt nicht den Ausbau im beantragten Umfang. Die vorgelegte Prognose des Vorhabenträgers zur Entwicklung im Luftverkehr und am Verkehrslandeplatz Speyer ist viel zu optimistisch und daher unbrauchbar (Einwendung des BUND vom 17. Oktober 2005).

### **Wirtschaftlichkeit – Arbeitsplätze**

Der Flugplatzbetrieb verursachte im Jahr 2000 ein Defizit von 427 933 Mark. Im Geschäftsreiseverkehr (Taxiflugverkehr) werden 45 % aller Einnahmen erzielt (Die Rheinpfalz Nr. 249 vom 26. Oktober 2001), weshalb der Betreiber (Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH, FSL) dieses Segment ausweiten möchte, um Kostendeckung zu erreichen (Die Rheinpfalz Nr. 183 vom 9. August 2000). Durch eine Startbahnverlängerung erhöht sich die Reichweite der Flugzeuge, weil mehr Treibstoff mitgenommen werden kann. Für einen sinnvollen wirtschaftlichen Betrieb von Turbopropmaschinen sei eine Landebahnlänge von 1250 Meter und darüber bzw. mindestens 1400 Meter für Geschäftsreisejets notwendig (Die Rheinpfalz Nr. 55 vom 5. März 2004). Auch die beiden in Speyer stationierten BASF-Jets müßten dann bei weiten Flügen seltener zum Auftanken zwischenlanden, ihre Reichweite würde sich verdoppeln (Die Rheinpfalz Nr. 228 vom 1. Oktober 2003).

In Einklang mit der Landesregierung von Rheinland-Pfalz setzt sich der stellvertretende Vorstandsvorsitzende des Ludwigshafener Chemiekonzerns BASF, Eggert Voscherau, nachdrücklich für den Ausbau des Speyerer Flugplatzes ein (Die Rheinpfalz Nr. 73 vom 26. März 2004). Treibende Kraft für den Ausbau ist ebenso die Industrie- und Handelskammer (IHK Pfalz) als Mehrheitseigner in der Betreiber-Gesellschaft, die mit dem klaren Ziel des Flugplatzausbaus im Jahr 2000 in die Gesellschaft einstieg (Die Rheinpfalz Nr. 54 vom 4. März 2004). Die Beteiligung mit 51 % am Stammkapital der Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH (2,5 Millionen Mark) war innerhalb der Kammer nicht unumstritten, da nur eine kleine Minderheit der IHK-Mitglieder ihren Reiseverkehr über die Luft abwickelt. Den Kritikern der Flugplatzbeteiligung hielt IHK-Hauptgeschäftsführer Andreas Herting entgegen, daß die IHK-Anteile an einen professionellen Betreiber veräußert werden sollen, sobald der Flugplatzbetrieb Gewinn abwerfe. Bis dahin auflaufende Verluste würden von den Mitgesellschaftern BASF, Heberger und Hornbach getragen (Die Rheinpfalz Nr. 115 vom 18. Mai 2000). Die drei Firmen-Gesellschafter BASF, die Bornheimer Baumarktkette Hornbach und die Silver Cloud Air GmbH – eine Tochterfirma des Schifferstadter Baukonzerns Heberger – haben sich verpflichtet, die auf den Anteil der IHK entfallenden Verluste der FSL zu übernehmen (Die Rheinpfalz Nr. 110 vom 15. Mai 2000). Ohne Erweiterung des Flugplatzes werde sich die Wirtschaft aus der Betreiber-Gesellschaft zurückziehen (Die Rheinpfalz Nr. 187 vom 14. August 2001). Die direkte Beteiligung der IHK an einer Flugplatzgesellschaft ist zumindest in Deutschland ungewöhnlich (Die Rheinpfalz Nr. 266 vom 16. November 2001). Am 6. September 2002 teilt die Rheinpfalz (Nr. 207) mit, wonach das Defizit von 424 000 Mark wie folgt unter den Gesellschaftern aufgeteilt wurde: Industrie- und Handelskammer 146 000 Mark; Speyerer Verkehrsbetriebe 36 000 Mark; Stadt- und Strukturförderungsgesellschaft des Kreises Ludwigshafen 18 000 Mark; BASF, Silver Cloud Air GmbH sowie Hornbach 22 500 Mark. Der übrige Teil des Defizits wurde als Verlust auf das neue Geschäftsjahr vorgetragen.

„Der Verzicht auf den Ausbau bedeutet (...) keinesfalls das wirtschaftliche „Aus“ für den Verkehrslandeplatz. Im Gegenteil: Die völlig überzogenen und zu optimistischen Prognosen verführen den Betreiber zu überzogenen Investitionen, die sich nicht finanzieren werden, weil die Hoffnungen trügen. Dann ist die Insolvenz vorprogrammiert, wenn sich niemand findet, der dauerhaft die Defizite trägt. Will also der Vorhabenträger den Platz endlich rentabel machen, um ihn auf eigenen Füßen dauerhaft zu sichern, muß er auf Basis der realisierbaren Verkehre eine wirtschaftlich langfristig tragfähige Strategie entwickeln, statt Ausbauillusionen nachzuhängen. Daß dies bisher nicht stattfindet, ist darauf zurückzuführen, daß die hinter dem Vorhabenträger stehenden Unternehmen (BASF, Hornbach) der FSL Vorgaben machen, die im Interesse dieser Unternehmen stehen mögen, jedoch für die FSL ein hohes Risiko mit sich bringen und sie von der Verfolgung deutlich aussichtsreicherer ökonomischer Alternativstrategien abhalten. Die Gesellschafter handeln damit gezielt gegen die Interessen der FSL“ (Einwendung des BUND vom 17. Oktober 2005, S. 19).

Wie der Mannheimer Morgen in seiner Ausgabe vom 18. März 2006 berichtet, ist die Baumarktkette Hornbach bereits 2003 von der Domstadt nach Baden-Baden umgezogen. Als Begründung wurde von einer Hornbach-Sprecherin das fehlende Instrumentenanflugverfahren genannt (s. u.).

Derzeit sind unmittelbar 50 Arbeitsplätze vom Speyerer Landeplatz abhängig. Mit jedem neu dazugewonnenen Flugzeug entstünden mindestens fünf weitere Arbeitsplätze. Durch Umsatzsteigerungen beim Betanken oder Ansiedlung einer Autovermietung könnten nach Meinung der Ausbau-Befürworter noch mehr Arbeitsplätze entstehen (Speyerer Morgenpost vom 13. Juli 2005).

## Bedarf – Leistungsfähigkeit – Standortalternativen

In seiner Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren macht das Regierungspräsidium Karlsruhe darauf aufmerksam, daß aufgrund der Hindernissituation der Verkehrslandeplatz Speyer auch nach dem Ausbau auf ein Sichtanflugverfahren beschränkt bleiben werde. Ein Flugbetrieb mit kommerziellem Hintergrund und mit Luftfahrzeugen von bis zu 20 Tonnen (MTOM) ausschließlich unter Sichtwetterbedingungen sei unzeitgemäß. Die Entwicklung in dem vom Vorhabenträger anvisierten Marktsegment des Geschäftsreiseverkehrs ginge aber in Richtung Geschäftsreisejet mit wetterunabhängigem Flugbetrieb. Mit dem heutigen Sicherheitsdenken sei es nicht vereinbar Flugverkehr im Sichtanflug ohne Schutz einer Kontrollzone abzuwickeln, vor allem wenn sog. Mischverkehr stattfinde. Der ausgebaute Flugplatz würde wegen des Fehlens eines Instrumentenanflugverfahrens vom Geschäftsverkehr nicht angenommen, weshalb die Ausbau- und Unterhaltskosten weder volks- noch betriebswirtschaftlich gerechtfertigt seien. Das Regierungspräsidium Karlsruhe empfiehlt daher eine Kooperation mit den US-Streitkräften in Mannheim zu prüfen. Die geographische Lage des Militärflugplatzes sei zentraler als der Speyerer Platz, die Start- und Landebahn könnte sogar auf die betrieblich nutzbare Länge von 1700 Meter ausgebaut werden, und es stünde bereits das vorhandene Instrumentenlandeverfahren zur Verfügung (SGD 2003).

Der Luftverkehrsexperte Jürgen Mihlan hat keine Zweifel daran, daß für den Standort Rhein-Neckar ein Bedarf an Geschäftsflügen und Linienflügen mit etwas größeren Flugzeugen besteht. In einem bislang unveröffentlichten Gutachten für die IHK Rhein-Neckar (Mannheim) kommt er zu dem Ergebnis, daß Speyer auch nach dem geplanten Ausbau nicht geeignet ist, den künftigen Bedarf an gewerblichem Luftverkehr inklusive des gewerblichen Geschäftsverkehrs abzuwickeln. Die Verlängerung der Startbahn bringe nur eine punktuelle Verbesserung, insbesondere für den nicht-gewerblichen Verkehr (Werkverkehr). Auch nach dem Ausbau sei ein gewerblicher Einsatz von etwas größeren Geschäftsreiseflugzeugen oder größeren Flugzeugen für den Linienverkehr nicht möglich. Nur der Coleman-Flugplatz des amerikanischen Heeres in Mannheim würde für eine solche Nutzung in Frage kommen (Die Rheinpfalz Nr. 130 vom 7. Juni 2004). In Gesprächen mit den Verantwortlichen der Mannheimer US-Streitkräfte habe er „Aufgeschlossenheit“ gegenüber dem Wunsch einer zivilen Mitbenutzung des Coleman Army Air Field wahrgenommen, erklärte der SPD-Bundestagsabgeordnete Gustav Herzog in der Rheinpfalz (Nr. 151) vom 2. Juli 2004. Nach seinem Eindruck seien die baulichen und technischen Voraussetzungen vorhanden oder schnell zu realisieren. Vermutlich unzufrieden mit den Ergebnissen des ersten Luftverkehrsgutachtens, holte die IHK wenig später ein zweites Gutachten von einem anderen Verkehrsberatungs-Unternehmen ein. Das zweite Gutachten empfiehlt den Ausbau des Speyerer Landeplatzes nachdrücklich (Die Rheinpfalz 155 vom 7. Juli 2005).

Der Mannheimer Oberbürgermeister Gerhard Widder erteilte dem Ausbau des Coleman-Flugplatzes eine Absage. Eine Verlängerung der Piste komme für die Stadt Mannheim wegen der Lärmbelästigung der nördlichen Stadtteile nicht in Betracht. Die Einflugschneise würde außerdem direkt über das BASF-Gelände führen (Die Rheinpfalz Nr. 130 vom 8. Juni 2005).

Im Rahmen einer Diskussionsrunde des Rhein-Neckar-Fernsehens (RNF) stellte der Oberbürgermeister der Stadt Speyer, Werner Schineller, fest: „Speyer ist eine Zwischenlösung. Es ist nicht die Lösung, die wir als siebtgrößter Wirtschaftsraum der Republik bräuchten, nämlich einen leistungsfähigen Regionallandeplatz“. An der Diskussionsrunde unter Leitung von Bert Siegelmann nahmen Michael Kissel aus Worms, der für Verkehr zuständige Bürgermeister Rolf Schmidt aus Mannheim und der Speyerer Oberbürgermeister teil. Auf der Suche nach einem Flugplatz mit Ausbaumöglichkeiten, die den Bedürfnissen der Region Rechnung trägt, kam zwangsläufig der Militärflugplatz Coleman ins Gespräch. Man war sich schnell einig, daß die Landeplätze Speyer, Worms und Mannheim-Neustheim langfristig nicht tragfähig seien, weder unter dem Aspekt der Sicherheit noch unter der Kapazität. Rolf Schmidt sah den Fortbestand von Mannheim-Neustheim durch den geplanten Ausbau des Speyerer Flugplatzes nicht gefährdet. Alle Maschinen, die derzeit in Mannheim geflogen würden, könnten dort auch nach Inkrafttreten der neuen EU-Richtlinien (JAR-OPS 1) weiterhin starten und landen (Speyerer Morgenpost vom 14. April 2004). Der Flugplatz Mannheim-City (Neustheim) zählt zu den größten Flugplatzstandorten für den nicht-liniengebundenen kommerziellen Flugverkehr in Deutschland. Er weist bundesweit das höchste Aufkommen im Werkverkehr auf und gehört zu den drei Regionalflugplätzen mit dem höchsten Taxiflugaufkommen (Speyerer Morgenpost vom 8. Juli 2005). Neben der optimalen Lage im Herzen der Rhein-Neckar-Region macht das Vorhandensein eines Instrumentenanflugverfahrens den Mannheimer Flugplatz besonders attraktiv.

Eine Umfrage des Mannheimer Morgen ergab, daß Firmen wie SAP, Südzucker, Prominent, Wild, SAS, Bauhaus und Duscholux mit ihren Flugzeugen in Mannheim bleiben wollen. Die verkehrstechnisch günstigere Lage und vor allem das Instrumentenanflugverfahren, das in Speyer nicht zur Verfügung steht, hält die Firmen von einem Umzug ab. „Ein Instrumentenanflugverfahren gehört zu einem modernen Flughafen definitiv dazu“, sagt Markus Kirschneck, Sprecher der Pilotenvereinigung Cockpit. „Gerade Geschäftsleute können es sich nicht leisten, wegen schlechter Wetterbedingungen permanent woanders landen zu müssen“ (Mannheimer Morgen vom 18.03.2006).

Mannheim-City Airport stellt sich nach Angaben von Geschäftsführer Reinhard Becker darauf ein, daß Geschäftsreiseverkehr abwandern wird. Das Defizit, das 2005 bei rund 300 000 Euro lag, könnte sich durch Einnahmeverluste bei Miete und Startgebühren deutlich vergrößern. Wegen der bevorstehenden Schließung von Berlin-Tempelhof wird die Cirrus-Verbindung Mannheim-Berlin künftig vielleicht entfallen. Neue EU-Vorschriften für die Lotsendienste werden laut Becker den

Airport ab 2007 zusätzlich „kostenmäßig enorm belasten“. Manfred Dambach, Chef der Interessengemeinschaft der Regionalflughäfen warnt daher: „Wir müssen aufpassen, daß wir künftig nicht zwei Flughäfen am Tropf der öffentlichen Kassen haben“ (Mannheimer Morgen vom 18.03.2006).

Die Ministerpräsidenten Kurt Beck (SPD), Rheinland-Pfalz, und Günther Oettinger (CDU), Baden-Württemberg, kamen auf einer gemeinsamen Kabinettsitzung am 26. September 2006 zu dem Ergebnis, daß dem Speyerer Verkehrslandeplatz eine hohe strukturpolitische Bedeutung zukomme, insbesondere als Verkehrsträger für ortsansässige Unternehmen. Ein wirtschaftlich vernünftiger Einsatz mit modernen Geschäftsreiseflugzeugen sei aber wegen der verschärften Vorschriften für den gewerblichen Luftverkehr erst ab einer nutzbaren Landebahnlänge von rund 1400 Meter möglich. Nach einer Landebahnverlängerung könne der Flugplatz die neue Metropolregion „bedarfsgerecht anbinden“, hieß es nach der rund zweistündigen Unterredung (Die Rheinpfalz 225 vom 27. September 2006).

## Sicherheit

Ein ehemaliger Flugleiter erhob in einem Artikel der Rheinpfalz (Nr. 29) vom 4. Februar 2003 schwere Vorwürfe gegen den Betreiber des Speyerer Flugplatzes. In Speyer gebe es immer wieder Starts- und Landungen bei erheblicher Unterschreitung der Sichtflug-Mindestbedingungen. Maschinen im gewerbsmäßigen Verkehr mit Fluggästen an Bord würden in Wolken einfliegen, ohne dies bei der Flugverkehrskontrolle anzumelden; außerdem komme es zu Abflügen im überladenen Zustand. Angestellte der Flugleitung würden aus Angst vor unangenehmen Folgen den Mund halten. Mitarbeiter insbesondere eines örtlichen Flugunternehmens ließen mit ihrem Auftreten keinen Zweifel daran, daß ihre Firma über Gebühren den Flugplatz im Grunde finanziere, beklagt der entlassene Flugleiter. Trotz Anregung von seiner Seite wäre mit diesem Unternehmen kein sachlich, klärendes Gespräch zustande gekommen. Die Speyerer Grünen weisen in einer Pressemitteilung in der Rheinpfalz (Nr. 31) vom 6. Februar 2003 darauf hin, daß es immer wieder Beschwerden aus der Altstadt gebe, weil beim Anflug aus Norden zu tief und ohne Einhaltung der Platzrunde eingeflogen werde. Immer wieder habe man – wie der ehemalige Flugleiter – das Starten und Landen bei unzureichenden Sichtverhältnissen bemängelt, aber Klagen bei der Luftaufsicht in Hahn seien immer abgewiesen worden. Der Geschäftsführer der Betreibergesellschaft (FSL), Boris Gelfert, wies alle Vorwürfe zurück und betonte vor dem Speyerer Stadtrat, daß eine Untersuchung der Luftaufsicht in Hahn keine bisher unbekanntenen Verstöße gegen Flugsicherheitsvorschriften ergeben habe, wie es der entlassene Flugleiter behauptet (Die Rheinpfalz Nr. 44 vom 21. Februar 2003). Gelfert wechselte im April 2007 zum Flughafen Braunschweig-Wolfsburg. Zu seinem Nachfolger wurde Dr. Michael Keller ernannt, der nach dem Lärmargument von Flugplatzgegner befragt, antwortete: „Ein Flugplatz ist kein Fiedhof“ (Speyerer Morgenpost vom 24. März 2007).

Auf der Jahreshauptversammlung des Flugsportvereins Speyer wurde die schwierige Situation bei den ehrenamtlichen Flugleitern angesprochen. An Wochenenden bei schönem Wetter sei die Arbeit von den ehrenamtlichen Leitern und Helfern nur schwer zu bewältigen. Ohne ehrenamtliche Tätigkeit könnte der Flugbetrieb an guten Wochenenden nicht aufrecht erhalten werden, erklärte der Schriftführer und Pressewart Egbert Nußbaum (Die Rheinpfalz Nr. 71 vom 25. März 2003).

Am 14. August 2000 mußte ein Flugzeug kurz nach dem Start nördlich von Speyer notlanden. Die mißglückte Notlandung verursachte an der einmotorigen Maschine („Glasair-Eigenbau“) einen Totalschaden, der Pilot erlitt leichte Verletzungen (Die Rheinpfalz Nr. 188 vom 15. August 2000). Vermutlich ein Steuerfehler war der Grund für den Absturz einer einmotorigen Cessna am 18. Juli 2003, die sich auf einem Schulflug befand. Der Fluglehrer und sein Schüler kamen dabei ums Leben, als die Maschine kurz nach dem Abflug auf eine Halle eines Busunternehmens stürzte (Speyerer Morgenpost vom 19. Juli 2003). Unbeschadet überstanden Pilot und Fluggäste die Notlandung einer einmotorigen Dornier 27 beim Speyerer Festplatz am 27. Mai 2005. Offenbar fiel während des Landeanflugs das Triebwerk aus, 17 Pkw wurden beschädigt (Die Rheinpfalz Nr. 120 vom 27. Mai 2005). Ebenfalls glimpflich verlief der Absturz einer nagelneuen „Twin Star“ am 4. April 2007 als kurz nach dem Start in etwa 50 Meter Höhe der Motor einfach stehen blieb. Bei der Notlandung auf einem nahegelegenen Acker riß die Maschine mit dem Fahrwerk den Flugplatz-Zaun nieder. Der Pilot kam mit dem Schrecken davon, die 490 000 Euro teure Maschine war schrottreif (Die Rheinpfalz Nr. 54 vom 5. April 2007).

In unmittelbarer Nachbarschaft des Speyerer Verkehrslandeplatzes befindet sich eine Raffinerie. Das Gelände der Firma Haltermann verläuft parallel zur Start- und Einflugschneise östlich des Flugfeldes und liegt im Bereich der für den Schulflug bedeutsamen Platzrunden (SGD 2003). Die Ausgangsmaterialien für die Produkte des Unternehmens sind Gasöl (Heizöl oder Diesel). Auf dem 27 Hektar großen Gelände gibt es 220 verschiedene Tanks mit einem Fassungsvermögen von 100 000 Kubikmetern (Speyerer Morgenpost vom 11. Mai 2004). Nur wenige hundert Meter vom Flugplatz entfernt liegt zudem das Treibstoffdepot der Firma Tanquid (ehemals Omni Tank) mit etwas mehr als 800 Millionen Liter entzündlicher Flüssigkeiten, hauptsächlich Otto- und Dieselmotorkraftstoffe sowie Flugbenzine (Speyerer Morgenpost vom 15. Dezember 2005 und 11. Januar 2006). Ein außer Kontrolle geratenes Flugzeug, das im näheren Umfeld des Flugplatzes abstürzt, könnte in der Raffinerie oder dem Tanklager aufschlagen und einen Großbrand auslösen (vgl. SGD 2003). Auf dem Erörterungstermin am 2. Mai 2006 stellte sich u. a. heraus, daß direkt unter der Landebahn in nur 130 Zentimeter Tiefe eine Treibstoff-Pipeline der Firma Tanquid verläuft (vgl. Speyerer Morgenpost vom 4. Mai 2006).

Ein wesentlicher Kritikpunkt, der das erhöhte Vogelschlagrisiko betrifft, kam ebenfalls erst auf dem Erörterungstermin zur Sprache. Die Ein- bzw. Abflughöhe über dem südlich vom Landeplatz liegenden seenartigen Abschnitt des Berghäuser Altrheins wird sich nach der Landebahnerweiterung von 60 Meter auf nur noch 40 Meter reduzieren. Den Berghäuser Altrhein suchen zahlreiche Wasservögel besonders im Winter sowie während des Frühjahrs- und Herbstzuges als Rast- und Ruheplatz auf; dann bevölkern zeitweilig viele hundert Vögel die Wasseroberfläche direkt unterhalb der Einflugschneise. Der Altrhein gehört zu einem in Deutschland aus hunderten von Beobachtungsstellen bestehenden Zählnetz, an dem im Rahmen der „Internationalen Schwimmvogelzählung“ jeweils in der Monatsmitte von September bis April alle Wasservögel erfaßt werden. Im Auftrag der Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie Rheinland-Pfalz (GNOR) zählten Helfer am nordöstlichen Teilstück der Altrheinschlinge z. B. im Winterhalbjahr 2000/01 insgesamt 6512 Individuen verteilt über 24 Arten (Die Rheinpfalz Nr. 188 vom 15. August 2001). Nach dem Landeplatzausbau ist mit einem verstärkten Flugaufkommen mit größeren Maschinen zu rechnen, die tiefer als zuvor über dem Wasservogel-Rastgebiet an- und abfliegen. Die damit möglicherweise einhergehenden negativen Auswirkungen auf das ornithologisch-ökologische Restpotential (Silhouetten-Veränderung durch größere Flugzeugtypen; verändertes Fluchtverhalten) des durch verschiedene Nutzungen (Kiesabbau, Erholungsbetrieb etc.) ohnehin stark entwerteten Naturraumes wurden ebenso wenig eingehend untersucht, wie das damit verbundene erhöhte Vogelschlagrisiko (vgl. Die Rheinpfalz Nr. 102 vom 3. Mai 2006). Während des Erörterungstermins wurde deutlich, daß die Sicherheitsunterlagen nicht ausreichend sind, weshalb der Landesbetrieb Straßen und Verkehr (LSV) mitteilte, ein Sicherheitsgutachten zu veranlassen (Speyerer Morgenpost vom 5. Mai 2006).

„Der Vorhabenträger begründet sein Ausbauverlangen damit, daß er die Start-/Landebahn seines Flugplatzes entsprechend den seit 01.01.2005 in ihrem sachlichen Anwendungsbereich erweiterten Sicherheitsvorschriften (JAR-OPS 1) ausbauen müsse – zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs auf dem Verkehrslandeplatz! Die Sicherheitslage ist bereits an dem heute bestehenden Flugplatz als äußerst kritisch zu bewerten, allerdings nicht wegen einer angeblich zu kurzen Start- und Landebahn, sondern wegen des durch den Sichtanflug und die sonstigen Standortbedingungen erhöhten Absturzrisikos, das durch die Verlängerung der Start- und Landebahn verstärkt wird, und wegen der verschiedenen gefährlichen Anlagen im Umfeld, die teilweise der Störfallverordnung unterfallen“ (Einwendung des BUND vom 17. Oktober 2005, S. 30).

### **Lärmbelastung**

Im Norden und Westen des Landeplatzes grenzt Gewerbe- und Wohnbebauung an, die von Lärmimmissionen der Flugzeuge betroffen ist. Die Furcht vor einer noch höheren Lärmbelastung durch die steigende Zahl von Flugbewegungen war wohl ausschlaggebend für die Gründung der Speyerer Bürgerinitiative gegen den Flugplatzausbau. Sie ist Mitglied in der „Bundesvereinigung gegen Fluglärm“ und wird von dieser Organisation unterstützt und beraten (Die Rheinpfalz vom 28. Dezember 2002). Besonders stark leidet die baden-württembergische Gemeinde Oberhausen-Rheinhausen unter der Lärmbelastung durch Flugzeuge, die in Speyer starten und landen. Während des Raumordnungsverfahrens kam es zu 820 Einwendungen von Bürgern aus Oberhausen-Rheinhausen, im Vergleich zu 81 Beschwerden von Privaten aus Speyer. Weitere 80 Einwendungen wurden aus der ebenfalls rechtsrheinisch liegenden Gemeinde Waghäusel eingereicht (SGD 2003). Dies zeigt mehr als deutlich, wie sehr für viele Menschen die Lärmbelästigung schon heute das Maß des Erträglichen übersteigt.

Gegen Ende der Einspruchsfrist zum Planfeststellungsverfahren wurden ca. 1600 private Einwendungen vom zuständigen Referat Luftverkehr (Außenstelle Hahn) beim Landesbetrieb Straßen und Verkehr registriert (Die Rheinpfalz Nr. 257 vom 5. November 2005). Besorgt zeigten sich die privaten Einwender unter anderem im Hinblick auf einen möglichen Flugzeugabsturz aufgrund der Nähe stark frequentierter Anziehungspunkte wie Technikmuseum, IMAX-Kino, Freibad, Jugendherberge und Altstadt mit Dom. Nicht einverstanden sei man mit der Zerstörung eines Teils des Auenwaldes (SGD 2003).

### **Auwaldzerstörung – Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Richtlinie**

Südlich der Start- und Landebahn müssen bei einer Erweiterung in erheblichem Umfang Waldbestände gerodet werden, um die flugtechnisch erforderliche Hindernisfreiheit herzustellen. Der Verlust von Waldfläche ist laut SGD (2003) durch Erstaufforstung zu kompensieren und zwar in der Größenordnung von mindestens 10 Hektar. Eine zusätzliche Höhenbegrenzung von Bäumen durch Rückschnitt wird als erforderlich angesehen. Nach den Ergebnissen der Natura-2000 Verträglichkeitsuntersuchung (Gutachten, Teil 2, 2005) ist ein kompletter Abtrieb der Baumschicht auf ca. 7 Hektar definitiv geplant. Auf weiteren insgesamt etwa 10 Hektar müssen sämtliche Bäume entnommen werden, die in die Hindernisfreiheit hineinreichen oder künftig hineinwachsen. Dies bedeutet den weitgehenden Verlust von altem Baumholz auf einer Fläche von ca. 17 Hektar.

Bei dem zur Rodung vorgesehenen Waldgebiet handelt es sich um einen Hartholzauenwald mit hohem Anteil an ca. 100-jährigen Stieleichen, der vollständig im Überflutungsbereich des Rheins liegt. Hartholzauenwälder gehören zu den am stärksten bedrohten, unersetzbaren Waldbiotoptypen und werden in den Roten Listen für fast alle Regionen der Bundesre-

publik in die Kategorie „von vollständiger Vernichtung bedroht“ eingestuft, eine Regenerationsfähigkeit wird als nicht oder kaum gegeben angesehen. Auenwälder sind nach § 20c BNatSchG und nach § 24 LPflgG ab einer Größe von 1000 Quadratmeter geschützt. Das Auengebiet südlich des Verkehrslandeplatzes steht außerdem seit 2001 unter dem strengen Schutz der EU-Vogelschutzrichtlinie (EU-Vogelschutzgebiet Nr. 6716-402) und wurde darüber hinaus vom Land Rheinland-Pfalz als Gebietsvorschlag zur Umsetzung der Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Richtlinie an die Europäische Kommission gemeldet (FFH-Meldegebiet Nr. 6716-301 Germersheim-Speyer). Der Auenwald befindet sich somit auf der Vorschlagsliste eines europaweiten Schutzgebietsnetzes mit der Bezeichnung „Natura 2000“ (Glaß 2005).

Eichen-Altholzbestände sind in der Rheinaue südlich von Speyer nur noch kleinflächig vorhanden. Große, zusammenhängende Bestände des Stieleichen-Feldulmen-Auenwaldes in ungestörter Ausbildung gibt es in der Rheinniederung zwischen Germersheim und Speyer nicht mehr. Die größten Bestände liegen auf Speyerer Gemarkung und im Bereich des sog. „Schwarzwaldes“ bei Mechttersheim (LfUG 1997). Die meisten Auenwaldbestände zeigen je nach Form und Intensität der forstlichen Eingriffe unterschiedlich starke Veränderungen des vormals gegebenen Struktur- und Artengefüges, häufig dominieren waldfremde Arten, insbesondere die Neophyten: Kahle Goldrute (*Solidago gigantea*), Drüsiges Springkraut (*Impatiens glandulifera*) und Kleines Springkraut (*I. parviflora*) (Glaß 2005). Im Bereich des von dem Projekt tangierten Hartholzauenwaldes befindet sich ein Teil der letzten naturnahen Altholzbestände mit noch weitgehend intakter Waldbodenvegetation. Ein Vergleich der wertgebenden Gehölzstrukturen zwischen dem Wald in der Eingriffsfläche und fünf naturnahen Auenwäldern im FFH-Meldegebiet 6716-301 ergab, daß die relative Anzahl der stehenden Spechtbäume im Eingriffsgebiet mit Abstand am höchsten liegt. In keiner anderen zum Vergleich herangezogenen Waldfläche war außerdem das Verhältnis an stehendem und liegendem Totholz günstiger, weshalb zumindest die lokale, wahrscheinlich sogar die regionale Bedeutung für alle an Totholz gebundene Tiergruppen als außergewöhnlich hoch eingeschätzt wird (Landespflegerischer Begleitplan 2005).

Insgesamt gibt es nach Erhebungen des Autors zwischen Germersheim und Speyer nur noch rund 60 Hektar hochwertige, naturnahe Hartholzaue in Form von Stieleichen-Altholzbeständen. Von Rodung und Kappung sind in der Eingriffsfläche zusammengenommen ca. 3 Hektar Eichen-Altholz betroffen und damit 5 % der hochwertigen Hartholzaue des FFH-Meldegebietes Germersheim-Speyer. Die Angabe der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Natura-2000 Verträglichkeitsuntersuchung, Teil 2, 2005, S. 32), wonach im Meldegebiet 6716-301 „Rheinniederung Germersheim-Speyer“ noch 250 Hektar Hartholzauewälder in gutem Erhaltungszustand vorhanden sind, muß mit Nachdruck zurückgewiesen werden. Dieser irreführend hohe Flächenanteil kommt nur deshalb zustande, weil man dem Natura-2000-Code „91F0“ Jungholz, Stangenholz und Baumholz von Esche als Hauptbaumart zuordnet (Landespflegerischer Begleitplan 2005, Tab. 7, S. 47 u. 48). Seit Mitte des letzten Jahrhunderts treibt die moderne Forstwirtschaft den Umbau von Eichenbeständen in Eschen-Bergahorn-Wirtschaftswälder und Hybridpappel-Plantagen voran, da sich mit Esche und Hybridpappel höhere Erträge erzielen lassen. Genau datierte, nacheiszeitliche Baumstammfunde aus flußnahen Kieslagern von Rhein und Donau belegen, daß Stieleiche, Feld- und Flatterulme von Natur aus die dominierenden Baumarten der Hartholzaue gewesen sind. Die Esche mit ihrer relativ geringen Überflutungstoleranz käme in der Hartholzaue unter natürlichen Bedingungen nur einzelstammweise beigemischt auf den höheren Geländestufen vor. Ihr Schwerpunktvorkommen lag nachweislich nicht in der Überflutungsau, sondern in der Altaue (Becker 1982, Frenzel 1995 aus Volk 2006). Der forstlich eingebrachte, überschwemmungsempfindliche Bergahorn ist sogar völlig auenuntypisch. Von Esche dominierte Hartholzauewälder stellen demnach ein „waldbauliches Zwangsgefüge“ dar und stimmen nicht mit den Anforderungen des Natura-2000-Code 91F0 überein, zu dem nur natürliche und naturnahe Ausprägungen zählen. Nach Kartendarstellungen von IUS (1997) summieren sich die inselartig in die Auwaldkomplexe eingestreuten naturnahen Ausbildungen auf ca. 80 bis 90 Hektar (Landespflegerischer Begleitplan 2005), davon entfallen ca. 60 Hektar auf die oben erwähnten Eichen-Altholzbestände. An Esche und anderen Ölbaumgewächsen leben relativ wenig phytophage Insektenarten, weil die Blätter vermutlich Inhaltsstoffe besitzen, die sie vor Fraßfeinden schützen. Während an Stieleiche mindestens 179 Schmetterlingsarten aus den Familien bzw. Gruppen Tagfalter, Spinner, Schwärmer, Eulen und Spanner leben, wurden an Esche lediglich 19 Großschmetterlingsarten aus den besagten systematischen Gruppen nachgewiesen (vgl. Glaß 2005). Die extrem einseitige forstliche Förderung der Esche hat somit wesentlichen Anteil am Rückgang der Artenvielfalt in unseren Auenwäldern.

Die Suche nach einer Ausgleichsfläche hätte die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens immer wieder verzögert. Entlang des Rheins bei Speyer wäre keine Ausgleichsfläche zu finden gewesen. Nun solle ein fünf bis sechs Hektar großes Gelände auf einem ehemaligen Campingplatz bei Otterstadt nördlich von Speyer angepachtet und als Auwald wieder hergestellt werden. Das von der Flugplatzbetriebergesellschaft als Pachtfläche vorgesehene Areal liegt innerhalb des EU-Vogelschutzgebietes (Nr. 6616-401) und FFH-Meldegebietes (Nr. 6616-301) Angelhofer Altrhein. Aus diesem Grund war ohnehin geplant, die Fläche wieder in einen naturnahen Zustand zu überführen. Die Aufforstung nach dem Vorbild des umgebenden, vergleichsweise intakten Auenwaldes könnte durch das Engagement der FSL nun aber schneller passieren, meint Ursula Heberger. Sie ist Beigeordnete des Rhein-Pfalz-Kreises sowie seit 2004 Geschäftsführerin der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Rhein-Pfalz-Kreises (WFG) und Mitglied im FSL-Aufsichtsrat. Die WFG wurde 1973 gegründet und hieß von 1990 bis 2005 Strukturförderungsgesellschaft des Kreises Ludwigshafen. Wie bereits erwähnt, ist die Gesellschaft an der Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH beteiligt und trägt Defizite des Flugplatzbetreibers (siehe S. 2). Das als Ausgleichsfläche vorgesehene ehemalige Campinggelände wurde von der WFG bewirtschaftet und befand sich bis vor kurzem auch in

deren Besitz (Die Rheinpfalz Nr. 215 vom 15. September 2006). Am 2. Juli 2006 beschloß die FSL auf ihrer Aufsichtsrats-sitzung das 56 Hektar große Areal von ihrer Anteilseignerin WFG für 123 000 Euro zu kaufen (Die Rheinpfalz 154 vom 6. Juli 2006). Von der Gesamtfläche entfallen 40 Hektar auf Wasser, von den restlichen 16 Hektar kommen nur 5 bis 7 Hektar als Ausgleichsfläche in Frage (Die Rheinpfalz 156 vom 8. Juli 2006).

Das Gutachten (Natura-2000 Verträglichkeitsuntersuchung, Teil 2, 2005) zum Planfeststellungsverfahren sieht vor, zur Erhaltung der Kohärenz des Natura 2000 Schutzgebietsnetzes Auenwaldbestände auf 6,2 Hektar neu zu begründen, die nicht im Meldegebiet lokalisiert sind (s. o.). Ferner ist die Optimierung von Beständen durch den Umbau von Hybridpappel-Wirtschaftswäldern auf 6,0 Hektar vorgesehen sowie die Optimierung von Beständen durch Erhöhung von Umtriebszeiten und Erhalt wertgebender Teilstrukturen auf einer Fläche von ebenfalls 6,0 Hektar. Beide Maßnahmen sind im FFH-Meldegebiet 6716-301 lokalisiert und stehen im direkten räumlich-funktionalen Zusammenhang zum Eingriffsbereich. Bei Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen bliebe laut Gutachten die Kohärenz des Netzes Natura 2000 gewahrt.

Die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen besagt unter Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 1: „Ist trotz negativer Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art ein Plan oder Projekt durchzuführen und ist eine Alternativlösung nicht vorhanden, so ergreift der Mitgliedstaat alle notwendigen Ausgleichsmaßnahmen, um sicherzustellen, daß die globale Kohärenz von Natura 2000 geschützt ist. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission über die von ihm ergriffenen Ausgleichsmaßnahmen.“

Da Artikel 6 der sog. Habitat-Richtlinie eine entscheidende Rolle bei der Verwaltung der für das Netz Natura 2000 ausgewiesenen bzw. vorgeschlagenen Gebiete spielt, wurde von der Europäischen Kommission eine 71 Seiten starke Interpretationshilfe herausgegeben. Sie soll zum besseren Verständnis dieses Artikels beitragen und seine Umsetzung erleichtern. Zur Untersuchung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses macht die Europäische Kommission (2000) unter Abschnitt 5.3.2 folgende Angaben: „Der Begriff der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ ist in der Richtlinie nicht definiert. Im zweiten Unterabsatz von Artikel 6 Absatz 4 werden jedoch die Gesundheit des Menschen, die öffentliche Sicherheit sowie maßgebliche günstige Auswirkungen für die Umwelt als Beispiele solcher zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses erwähnt. Was „andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ sozialer oder wirtschaftlicher Art anbelangt, so wird aus der Formulierung deutlich, daß nur von öffentlichen oder privaten Körperschaften geförderte öffentliche Interessen gegen die Erhaltungsziele der Richtlinie abgewogen werden können. Somit würden Projekte, die ganz und gar im Interesse von Unternehmen bzw. Einzelpersonen liegen, nicht als dazugehörig betrachtet werden.“

Nach Analyse aller oben angeführten Fakten ist auszuschließen, daß das geplante Projekt positive Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen und die öffentliche Sicherheit hat, auch sind in keiner Weise günstige Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten. Das Vorhaben wird im Gegenteil zu erheblichen Sicherheitsbeeinträchtigungen (erhöhtes Absturzrisiko) und Umweltbelastungen (z. B. Lärm, Abgase) führen. Das Hauptargument für den Ausbau – die geänderten Betriebsvorschriften von JAR-OPS 1 – erscheint nur vorgeschoben. In der Region besteht ein Bedarf an Geschäftsreiseflügen und Linienflügen mit größeren Maschinen. Die Verlagerung solcher Flüge nach Frankfurt und Baden-Airport ist eine Notlösung und macht den Wirtschaftsstandort Rhein-Neckar nicht besonders attraktiv. Für größere Flugzeuge im gewerblichen Verkehr ist der Speyerer Verkehrslandeplatz auch nach einem Ausbau nicht geeignet. Von einer verlängerten Start- und Landebahn würde in Speyer vor allem der nicht-gewerbliche Verkehr profitieren (Aussage des Luftverkehrsexperten Mihlan in der Rheinpfalz Nr. 130 vom 7. Juni 2004, 1. Gutachten im Auftrag der IHK Rhein-Neckar), namentlich die hier stationierten Maschinen im Firmenflugdienst der BASF. Dieses Unternehmen und die Charterfluggesellschaft Silver Cloud Air tragen gemeinsam den überwiegenden Teil des Defizits der Betreibergesellschaft und finanzieren daher im Grunde den Speyerer Flugplatz. Vor diesem Hintergrund dürften kaum Zweifel daran bestehen, daß es beim Ausbau des Speyerer Flugplatzes weniger um das „öffentliche Interesse“ geht, als vielmehr um das Interesse von zwei einflußreichen Unternehmen – allen voran der Chemiekonzern BASF –, die für ihr Engagement an einem unrentablen Flugplatzbetrieb eine Gegenleistung verlangen. Ein Rückzug der Firmen-Gesellschafter aus der FSL muß aber nicht zwangsläufig das Ende des Verkehrslandeplatzes bedeuten, wie zu vermuten wäre (vgl. Luftverkehrsprognosen, Stellungnahme des BUND). Für den Ausbau wird eine Summe von 15 Millionen Euro geschätzt (davon 12 Millionen aus Steuergeldern). Zuviel Geld für ein paar BASF-Komfort-Flüge, wie die Speyerer Grünen in der Speyerer Morgenpost vom 4. Oktober 2003 treffend feststellen. Im Jahr 2003 wurde die Firma Sacchon Maschinenbau GmbH umgesiedelt, wofür das Land 1,2 Millionen Euro bezahlte (Speyerer Morgenpost vom 13. Mai 2003). Das Firmengelände stand einer Verlängerung der Start- und Landebahn im Weg.

Einerseits macht sich der Vorhabenträger völlig illusorische Hoffnungen hinsichtlich des Abwerbepotentials von Nachbarflugplätzen. Andererseits könnte der Ausbau die Voraussetzungen für einen ruinösen Verdrängungswettbewerb mit konkurrierenden Flugplätzen schaffen, falls es wirklich gelingen sollte in größerem Umfang Maschinen abzuwerben. Da nicht ein erkennbares Wachstum aufgefangen wird (s. Luftverkehrsprognosen), sondern ein lokales Wachstum auf Kosten der Nachbarn, ist der notwendige Nachweis der Erforderlichkeit des Ausbaus im „öffentlichen Interesse“ nicht zu begründen (Einwendung des BUND vom 17. Oktober 2005).

Aber auch unter der Annahme es bestünde ein ausschließlich „öffentliches Interesse“ am Ausbau des Verkehrslandeplatzes, liegt ein Verstoß gegen Artikel 6 Absatz 4 Unterabsatz 1 vor. Denn die Europäische Kommission (2000) gibt in Abschnitt 5.3.2 zu bedenken: „(...), daß öffentliches Interesse nur dann überwiegend sein kann, wenn es ein langfristiges Interesse ist; kurzfristige wirtschaftliche Interessen bzw. Interessen, die für die Gesellschaft nur kurzfristige Vorteile bringen, werden nicht als hinreichend erscheinen, um die in der Richtlinie geschützten langfristigen Erhaltungsinteressen zu überwiegen“. In Aussicht genommene Pläne bzw. Projekte müssen sich darüber hinaus als unerlässlich erweisen.

Der Verkehrslandeplatz Speyer ist unter dem Gesichtspunkt des heutigen Sicherheitsdenkens und in Bezug auf seine Leistungsfähigkeit langfristig nicht tragbar. Er kann die Ansprüche, die von der Region an ihn gestellt werden, auch nach dem Ausbau nicht erfüllen. Speyer wird als Zwischenlösung angesehen, angeblich unter anderem deswegen, weil die Erweiterung für eine zivile Mitbenutzung des Coleman Army Air Field bei Mannheim aus kommunalpolitischen Gründen nicht in Frage kommt. Der Landeplatz Mannheim-City nimmt in dem Marktsegment, auf das der Vorhabenträger in Speyer abzielt, bundesweit eine Spitzenposition ein. An der herausragenden Bedeutung von Mannheim-City für den nicht-liniengebundenen kommerziellen Flugverkehr wird nach Ansicht von Luftverkehrsexperten der Ausbau in Speyer nichts ändern, denn die dort tätigen Unternehmen hätten keinen Anlaß nach Speyer abzuwandern. Schließlich ist nicht nachvollziehbar, warum in der Region künftig zwei nicht zukunftsfähige Landeplätze um dieselbe Luftverkehrssparte konkurrieren sollen.

Ein weiterer Kritikpunkt ergibt sich aus dem Hinweis der Europäischen Kommission (2000) in Abschnitt 5.4.1: „Die zur „normalen“ Umsetzung der Habitat-Richtlinie bzw. der Vogelschutz-Richtlinie erforderlichen Maßnahmen können nicht als Ausgleichsmaßnahmen für ein Projekt mit schädlichen Auswirkungen angesehen werden. Für einen Mitgliedstaat sind beispielsweise die Durchführung eines Bewirtschaftungsplans oder der Vorschlag bzw. die Ausweisung eines neuen Gebiets, das als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung bereits verzeichnet ist, „normale“ Maßnahmen. Ausgleichsmaßnahmen sollen zusätzlich zur eigentlichen Umsetzung ergriffen werden“. Die Kommission stellt des Weiteren klar, daß eine allgemeine Baumpflanzung die Zerstörung eines bewaldeten Lebensraumes mit ganz spezifischen Eigenschaften nicht ausgleicht und ein Gebiet durch ein Projekt nicht irreversibel beeinträchtigt werden darf, bevor ein Ausgleich tatsächlich erfolgt. D. h. das ohnehin zur Renaturierung vorgesehene ehemalige Camping-Gelände im Bereich des EU-Vogelschutzgebietes (Nr. 6616-401) sowie FFH-Meldegebietes (Nr. 6616-301) Otterstadter und Angelhofer Altrhein kann nicht als Ausgleichsfläche geltend gemacht werden, wie von der Flugplatzbetreibergesellschaft Speyer/Ludwigshafen vorgeschlagen. Ein funktional gleichartiger Waldbestand als Ausgleich für die Vernichtung des Auenwaldes bei Speyer wird aufgrund der Seltenheit dieser Standorte nicht zu finden sein. Der erforderliche Zeitfaktor zur Entwicklung eines vergleichbaren Auenwaldes macht es praktisch unmöglich, eine Ausgleichsfläche bereitzustellen, bevor der mit dem Projekt im Zusammenhang stehende Schaden eintritt. Die Feststellung der Gemeindeverwaltung Oberhausen-Rheinhausen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens, daß die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in die Auenwaldbiotope nicht ausgleichbar und nicht zu rechtfertigen seien (SGD 2000), entspricht den Tatsachen.

Zur Aufwertung z. B. von Waldbeständen, die sich in einem naturfernen Zustand befinden, besteht nach Artikel 2 Absatz 2 der FFH-Richtlinie eine Verpflichtung: „Die (...) Maßnahmen zielen darauf ab, einen günstigen Erhaltungszustand der natürlichen Lebensräume und wildlebenden Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse zu bewahren oder wiederherzustellen“ (Europäische Kommission 2000). Die Optimierung von Waldbeständen im FFH-Meldegebiet 6716-301 Germersheim-Speyer gehört zur „normalen“ Umsetzung der Habitat-Richtlinie bzw. der Vogelschutz-Richtlinie und kann den Verlust bzw. die Beeinträchtigung des Hartholzauenwaldes ebenfalls nicht ausgleichen. Damit ist entgegen dem Ergebnis des Gutachtens (Natura-2000 Verträglichkeitsuntersuchung, Teil 2, 2005) die Kohärenz des Netzes Natura 2000 nicht gewährleistet.

## Fazit

Alle im Raumordnerischen Entscheid angeführten Ausbauvarianten sind weder raumverträglich noch mit den Bestimmungen des Europäischen Gemeinschaftsrechts vereinbar. Die landesplanerische Beurteilung der SGD Süd verstößt in mehrfacher Hinsicht gegen das Europäische Gemeinschaftsrecht. Da bereits in der Vorstufe zum Planfeststellungsverfahren eine Entscheidung getroffen wurde, die gegen geltendes Gemeinschaftsrecht verstößt, kann auch ein Planfeststellungsbeschluß für den Ausbau keinen Bestand haben.

„Im Ergebnis fehlt die gemäß §§ 8 i. V. m. 10 LuftVG erforderliche Planungsrechtfertigung. Es besteht kein gegenwärtiger und bei vorausschauender Betrachtung auch kein künftiger Bedarf für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes. Es gibt keine rechtlich zwingenden Vorgaben für den Ausbau. Wirtschaftlich ist er nicht notwendig, um den Bestand des Platzes im Sinne der Aufrechterhaltung einer im öffentlichen Interesse liegenden Infrastruktur zu sichern. Eine nachvollziehbare Überprüfung des öffentlichen Verkehrsinteresses am Ausbau des Verkehrslandeplatzes Speyer in Bezug auf die gesamte Rhein-Neckar-Region, aus der er seinen Bedarf ableiten will, gibt es nicht. Es sprechen jedoch alle Indizien dagegen, daß ein solches Interesse gegeben ist, weil der Ausbau ausschließlich darauf abzielt, in Konkurrenz zu anderen Landeplätzen zu treten. Er gefährdet damit bezogen auf die Region die Existenz im öffentlichen Interesse bestehender Verkehrsstrukturen. Dies wird durch die Vorgaben der Raumordnung gestützt, die den Erhalt aller Standorte vorsehen, also nicht den Ausbau des einen auf

Kosten der anderen. Schließlich stehen der Annahme eines öffentlichen Interesses gewichtige Sicherheitsaspekte entgegen, sowie Aspekte des Natur- und Umweltschutzes“ (Einwendung des BUND vom 17. Oktober 2005, S.29).

### Quellenangaben

Bekanntmachung der deutschen Übersetzung der Bestimmungen der Joint Aviation Authorities über die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen (JAR-OPS 1 deutsch) vom 4. August 1998 (BAnz. Nr. 181a), zuletzt geändert durch Bekanntmachung vom 16. September 2003 (BAnz. S. 21986).

Einwendung des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) vom 17. Oktober 2005. Verfahren zur Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Speyer. – 64 S., unveröffentl.

Europäische Kommission (2000): Natura 2000 – Gebietsmanagement. Die Vorgaben des Artikel 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG. – 71 S., Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaft Luxemburg. (<http://europa.eu.int>)

FSL Flugplatz Speyer/Ludwigshafen GmbH (2005): Antrag auf Planfeststellung (Verlängerung der Start-/Landebahn des Verkehrslandeplatz Speyer) – 38 S., Speyer.

Fünfte Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgeräte (Anwendungsbestimmungen zu den JAR-OPS 1 – Gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Flugzeugen – 5 DV LuftBO) vom 5. Oktober 1998 (BAnz. S. 14993, 16350), zuletzt geändert durch Verordnung vom 25. September 2003 (BAnz. S. 22057).

Glaß, B. (2005): Kritische Anmerkungen zur Wertholzerzeugung im Speyerer Auenwald aus der Sicht des Naturschutzes. – Fauna und Flora in Rheinland-Pfalz 10 (3): 1031 - 1077, Landau/Pfalz.

Landespflegerischer Begleitplan (2005): Unterlagen zum Antrag auf Planfeststellung (Verlängerung der Start-/Landebahn des Verkehrslandeplatz Speyer), LAUB Gesellschaft für Landschaftsanalyse und Umweltbewertung mbH, Kaiserlautern.  
LfUG (1997): Pflege- und Entwicklungsplan für die Rheinniederung zwischen Germersheim und Speyer. – 113 S., Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz, Oppenheim.

Natura-2000 Verträglichkeitsuntersuchung (2005): Gutachten zum Antrag auf Planfeststellung (Verlängerung der Start-/Landebahn des Verkehrslandeplatz Speyer), Teil 2, LAUB Gesellschaft für Landschaftsanalyse und Umweltbewertung mbH, Kaiserlautern.

SGD Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd (2003): Raumordnerischer Entscheid zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Speyer/Ludwigshafen. – 49 S., Obere Landesplanungsbehörde, Neustadt an der Weinstraße.

Volk, H. (2006): Landschaftsgeschichte und Natürlichkeit der Baumarten in der Rheinaue. – Waldschutzgebiete Baden-Württemberg 10: 159 - 167. Freiburg.

Speyer im Oktober 2005 (aktualisiert am 06.05.2007)