

**SCHLESWIG-HOLSTEINISCHE 5
OBERVERWALTUNGSGERICHT**

Az.: 4MR1/05

BESCHLUSS

In der Verwaltungsrechtssache

des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland - Landesverband Schleswig-Holstein e.V. -, vertr.
durch die 1. Vorsitzende Sibylle Macht-Baumgarten, Lerchenstraße 22, 24103 Kiel

Antragstellerin,

Proz. -Bev.: Rechtsanwälte Dr. Mohr und andere,

Max-Brauer-Allee 81, 22765 Hamburg, - 00537/04 6 / X / RN -gegen

den Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein - Betriebssitz Kiel -, Mercatorstraße 9,
24106 Kiel

Antragsgegner,

Proz.-Bev.: Rechtsanwälte Graf von Westphalen und andere, Große Bleichen 21, 20354 Hamburg, -
20057/2005 -

Beigeladen:

Flughafen Lübeck GmbH, vertreten durch den Geschäftsführer
Blankenseer Straße 101, 23560 Lübeck

Proz. -Bev.: Rechtsanwälte Köchling und andere, Hohe Bleichen 5, 20354 Hamburg

Streitgegenstand: Planfeststellung Flughafenausbau Lübeck-Blankensee
- Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung -

hat der 4. Senat des Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgerichts in Schleswig am 18. Juli 2005 beschlossen:

Die aufschiebende Wirkung der Klage des Antragstellers gegen den Planfeststellungsbeschluss des Antragsgegners vom 20. Januar 2005 wird angeordnet.

Der Antragsgegner und die Beigeladene tragen die Kosten des Verfahrens je zur Hälfte.

Der Streitwert wird für das vorläufige Rechtsschutzverfahren auf

5.000,-- Euro

festgesetzt.

Gründe:

Der frist- und formgerecht gestellte und demgemäß zulässige Antrag ist auch in der Sache begründet. Die im vorliegenden Fall vorzunehmende Interessenabwägung führt hinsichtlich des streitbefangenen Ausbaus des Flughafens Lübeck betreffend die Integration des Rollweges R in die Startbahn und die Verlängerung der Start- und Landebahn und des Rollweges C zu einem Erfolg des Antrags. Der Senat sieht — entsprechend seiner ständigen Rechtsprechung seit Beschluss vom 29. Juli 1994 — 4 M 58/94 , SchlHAnz 1994, 267 ff. — in dem Planfeststellungsbeschluss einen Verwaltungsakt mit Doppelwirkung, da er einerseits für den Träger des Vorhabens — hier die Beigeladene — einer Genehmigung entspricht und andererseits für konkret Drittbetroffene — hier den zur Rüge der Verletzung spezifischen Naturschutzrechts berufenen Antragsteller — Nachteile mit sich bringt. Maßgeblich für die Entscheidung im einstweiligen Rechtsschutzverfahren auf der Grundlage des § 80 a Abs. 3 i.V.m. §~ 80 a Abs. 1 Nr. 2, 80 Abs. 4 Satz 1 VwGO ist bei Vorliegen eines solchen Dreiecksverhältnisses — anders als im Falle eines belastenden Verwaltungsaktes im zweiseitigen Verhältnis zwischen betroffenem Bürger und der Ver

waltung — nicht das besondere öffentliche Interesse der Verwaltung am Vollzug des Verwaltungsaktes, sondern das anhand einer umfassenden Interessenabwägung zu ermittelnde überwiegende Interesse eines Beteiligten. Die Entscheidung über die Fortdauer des gesetzlichen Sofortvollzugs hat bei einer solchen Konstellation eher schiedsrichterlichen Charakter im Verhältnis zwischen den von der Genehmigung Betroffenen. Lässt sich eine eindeutige Aussage darüber nicht treffen, ob der angefochtene Planfeststellungsbeschluss rechtmäßig oder rechtswidrig ist, ergeht die Entscheidung auf Grund einer Interessenabwägung, bei der auf Seiten des belasteten Antragstellers insbesondere in die Überlegung einzubeziehen ist, ob die Vollziehung des angefochtenen Beschlusses Unabänderliches bewirkt. Weiter ist ein überwiegendes Interesse eines Beteiligten dann zu bejahen, wenn der von dem belasteten Beteiligten eingelegte Rechtsbehelf mit erheblicher Wahrscheinlichkeit Erfolg haben wird und eine Fortdauer des gesetzlich angeordneten Sofortvollzugs ihm gegenüber unbillig wäre. Dabei ist es auch bei „Großvorhaben“ wie hier dem Ausbau eines Flughafens nicht erforderlich, schon im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes eine abschließende Prüfung der Sach- und Rechtslage vorzunehmen, es genügt insoweit eine summarische Prüfung unter Berücksichtigung der gebotenen Effektivität des Rechtsschutzes der Betroffenen im Sinne von Art. 19 Abs. 4 GG (Senat, Beschl. v. 13.09.1991 —4 M 125/91 -, SchlAnz 1992, 14 f.).

Nach diesen Maßstäben muss der Antrag hier Erfolg haben.

Denn nach dem Ergebnis der im vorliegenden Verfahren anzustellenden summarischen Prüfung spricht derzeit nahezu alles dafür, dass der Klage des Antragstellers in vollem Umfang Erfolg beschieden sein wird, weil die Planung offenkundig gravierende Mängel sowohl hinsichtlich der ihr zu Grunde liegenden Abwägungsentscheidung als auch in Bezug auf die Beachtung und Umsetzung gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben für Belange des Naturschutzes aufweist.

Entgegen der Auffassung des Antragsgegners hat der Senat zunächst keine Zweifel an der Berechtigung des Antragstellers, alle im Rahmen der Antragsbegründung innerhalb der Monatsfrist des § 10 Abs. 6 Satz 2 LuftVG mit Schriftsatz vom 25. Februar 2005 — per Fax eingegangen am 25. Februar 2005, 20.22 Uhr — angesprochenen Begründungselemente — und dazu gehören die nachfolgend erörterten entscheidungstragenden Begründungsansätze ohne jede Ausnahme — mit weiteren Schriftsätzen (und Anlagen) innerhalb vom Senat etwa gesetzter Fristen ergänzend und vertiefend abhandeln zu können. Der

Senat vermag keine Anhaltspunkte dafür zu erkennen, dass der Gesetzgeber hier— strenger als etwa im Falle der wortgleichen Regelungen des § 17 Abs. 6 a Satz 3 FStrG bzw. des § 20 Abs. 5 Satz 2 AEG oder des insoweit vergleichbaren Zulassungsrechts gemäß § 124 ff. VwGO - das Recht auf jeglichen (weiteren) Vortrag zu bereits in der Antragschrift angesprochenen Problemkreisen hätte abschneiden wollen. Dies muss um so mehr gelten, als ein abschließender Sachvortrag innerhalb der 1-Monats-Frist bei Großvorhaben mit derart komplexer (hier u.a. naturschutzrechtlicher) Problematik wie dies bei Maßnahmen im Sinne des § 10 Abs. 6 LuftVG nahezu regelmäßig der Fall sein dürfte, nur in seltenen Ausnahmefällen zu leisten wäre.

Soweit der Antragsteller für sich in Anspruch nimmt, (auch) eine etwa fehlende Planrechtfertigung für den Flughafenausbau rügen zu können, bedarf diese zwischen den Verfahrensbeteiligten streitige Rechtsfrage im vorliegenden einstweiligen Rechtsschutz-verfahren keiner abschließenden Entscheidung. Aus der Sicht des Senats spricht allerdings vieles dafür, anerkannten Naturschutzverbänden bei Maßnahmen, die im Falle ihrer Realisierung offenkundig mit gravierenden Eingriffen in die Natur einhergehen müssen, jedenfalls ein Rügerecht hinsichtlich der den Belangen von Natur und Landschaft zugeordneten Elemente einer Planrechtfertigung zuzuerkennen. Denn es liegt in der Tat auf der Hand, dass eine Überwindung entgegenstehender naturschutzrechtlicher Belange nur dann ernsthaft in Betracht zu ziehen sein wird, wenn es dem Vorhaben nicht schon an einer nachvollziehbaren Rechtfertigung in Gestalt des vernünftigerweise Gebotenseins mangelt. Dies kann hier letztlich dahinstehen, weil das Recht des Antragstellers auf Beanstandung einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung und Gewichtung von Abwägungsentscheidungen des Antragsgegners außer Frage steht und nach den tatbestandlichen Gegebenheiten des vorliegenden Streitverfahrens seinem Antragsbegehren zum Erfolg verhelfen muss.

1.

Ein grundlegender — und zur Überzeugung des Senats etwa durch Änderung oder Ergänzung des vorliegenden streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses schwerlich zu behebender Mangel der Planung dürfte zunächst darin bestehen, dass — wie vom Antragsteller zutreffend gerügt — nahezu alles dafür spricht, dass der vom Antragsgegner als Grundlage der angegriffenen Planung tatbestandlich zu Grunde gelegte Ausgangssach

verhalt — nämlich der Ausbau von auf rechtlich gesicherter Grundlage vorhandenen Anlagen des Flughafens Lübeck-Blankensee — bereits erkennbar nicht vorliegt. Die dem Senat zur Verfügung stehenden Unterlagen lassen vielmehr erkennen, dass wesentliche Teile der derzeit baulich-technisch vorhandenen Anlagen — anders als vom Antragsgegner im Rahmen der Planfeststellung tatbestandlich angenommen und vorausgesetzt — in ihrem rechtlichen Bestand keineswegs gesichert sind. Grundlage dieser rechtsfehlerhaften Einordnung seitens des Antragsgegners ist erkennbar dessen Auffassung, alle im Jahre 1999 vorhandenen Anlagen und Einrichtungen des Flughafens Lübeck-Blankensee verfügten jedenfalls Kraft gesetzlicher Fiktion des § 71 Abs. 2 Satz 1 LuftVG über eine belastbare gesicherte Rechtsgrundlage, wie dies auch eine Entscheidung des OVG Schleswig vom 19. Dezember 2000 (veröffentlicht in NuR 2001, 2037 f.) bestätigt habe. Eben diese rechtliche Einschätzung — von einem anderen Senat des Gerichts in einem (ebenfalls) summarischen Verfahren die dortige Entscheidung nicht einmal rechtlich tragend vorgenommen

— hält der erkennende Senat nicht für zutreffend und rechtlich überzeugend. Der — unstrittige — Umstand, dass seit 1917 auf dem heutigen Gelände des Flughafens LübeckBlankensee Flugbetrieb stattfindet — dieser also vor dem 31. Dezember 1958 angelegt worden ist und am 01. März 1999 noch betrieben wurde — kann dem Flughafen LübeckBlankensee zur Überzeugung des Senats schon deshalb nicht den Status eines „fingiert“ planfestgestellten Flughafens im Sinne des § 8 Abs. 1 LuftVG vermitteln, weil die gesetzliche Bestimmung des § 71 Abs. 2 LuftVG nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zwar der deren rechtlichen Bestand sichernden Einbeziehung von Flugplätzen „aus der Zeit des alten Luftrechts... ohne förmlichen Genehmigungsverfahren“ zu dienen bestimmt war, ohne indes den „Charakter einer allgemeinen Heilungsklausel zu haben, die über rechtliche Versäumnisse unter der Geltung des seit dem 01. Januar 1959 maßgeblichen Rechts hinweghilft“ (vgl. dazu die Entscheidung des BVerwG v. 26.02.2004 — 4 B 95.03 -, Gründe Nr. 9 und 12). Dieses Verständnis der Gesetzeslage wird im Übrigen auch in den vom Antragsteller vorgelegten diesbezüglichen Stellungnahmen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 12. Dezember 2000 und 27. April 2001 (Anlagen 13 und 14 zum Schriftsatz des Antragstellers vom 25. Februar 2005) geteilt. Damit steht zur Überzeugung des Senats außer Frage, dass die Anwendung der Fiktion des § 71 Abs. 2 Satz 1 LuftVG nicht allen erst nach dem Inkrafttreten des Fünften Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vom 05. Dezember 1958 (BGBl. 1 5. 899) am 01. Januar 1959 geschaffenen, nach dem seither geltenden Luftverkehrsrecht in Anwendung der §~ 8 und 10 LuftVG planfeststellungsbedürftigen Anlagen und Einrichtungen zugute kommen konnte, denen es demgemäß an einer ausreichenden Rechtsgrundlage fehlt.

Der Senat erlaubt sich in diesem Zusammenhang den Hinweis, dass alle Verfahrensbeteiligten — auch der Antragsgegner und die Beigeladene — schon vor dem Erlass des hier streitbefangenen Planfeststellungsbeschlusses vom 20. Januar 2005 von dem seinerzeitigen Senatsvorsitzenden im Anschluss an die gerichtliche Auseinandersetzung im einstweiligen Rechtsschutzverfahren —4 MR 6/04 — mit Verfügung vom 31. August 2004 davon in Kenntnis gesetzt worden sind, dass sich der 4. Senat des Schleswig-Holsteinischen Obergerichtes zur Frage, ob der Flughafen Lübeck-Blankensee gemäß § 71 LuftVG als planfestgestellt gilt, bisher nicht geäußert hat, dazu auch keine abschließende Meinungsbildung stattgefunden habe und somit weder im vorläufigen Rechtsschutz noch im Planfeststellungsverfahren davon ausgegangen werden könne, dass der Senat den Flughafen in seiner jetzigen Form als rechtlich durch Planfeststellung abgesichert ansehen werde.

Als Anlagen, denen es im vorstehenden Sinne an einer rechtlichen Legitimation ermangeln dürfte, sind all diejenigen einzuordnen, die — nach 1959 angelegt — das Gesicht des Flughafens Lübeck-Blankensee im Hinblick auf seine luft- und landseitige Kapazität prägend verändert haben. Dazu dürften nach Auffassung des Senats jedenfalls die (nachträgliche) Errichtung von Großbauten zur Abfertigung und Hangars, die Anlegung der Rollwege B und C sowie die Herrichtung und Erweiterung eines hart befestigten Vorfeldgeländes zählen. Auch die Schaffung von Einrichtungen zur Installation des Instrumentenlandesystems ILS CAT II dürfte nach dem vorgenannten Grundsätzen einer Planfeststellungspflicht unterliegen, da sie nach den insoweit durchaus plausiblen Darlegungen des Antragstellers — zusätzliche — Verkehre über den Flughafenbetrieb unter Sichtflugbedingungen hinaus zu ermöglichen bzw. zuzulassen geeignet sind, wobei das Vorliegen der notwendigen Planrechtfertigung für ein solches Vorhaben schon und allein aus Gründen der Herbeiführung größerer Betriebssicherheit auf der Hand läge.

Der Umstand, dass der Antragsgegner seine planerischen, abwägungsrelevanten Überlegungen offenkundig auf eine fehlerhafte Tatsachengrundlage hinsichtlich des rechtlich gesicherten (Nicht-) Bestehens wesentlicher Einrichtungen des Flughafens Lübeck-Blankensee gestützt hat, belegt zur Überzeugung des Senats eine offenkundige, ergebnisrelevante Fehlerhaftigkeit des Abwägungsvorgangs insgesamt und muss schon für sich genommen den Erfolg des Klagebegehrens nach sich ziehen.

Dem lässt sich entgegen der Auffassung des Beigeladenen auch nicht etwa mit Erfolg entgegenhalten, dass der Antragsteller durch Grundsätze des Vertrauensschutzes an der Geltendmachung von Rechten gehindert sei oder diese verwirkt habe. In diesem Zusammenhang verweist der Antragsteller zunächst zu Recht darauf, dass ihm als anerkanntem Naturschutzverband zivilrechtliche Abwehrmöglichkeiten nicht zur Verfügung stehen und die altruistischen Klagemöglichkeiten zu Gunsten anerkannter Naturschutzverbände im Zeitpunkt der Verwirklichung der überwiegenden Zahl einzelner „Ausbauschritte“ noch gar nicht bestanden haben. Es kommt hinzu, dass sich der Antragsteller — senatsbekannt — seit der gesetzlichen Normierung von Beteiligungsrechten anerkannter Naturschutzverbände über Jahre hinweg beständig gegen jeweils unterschiedliche „Maßnahmen“ zum Ausbau des Flughafens Lübeck-Blankensee gewandt hat, sodass Vertrauenstatbestände im Sinne einer Verwirkung von Antragsrechten seither schwerlich haben entstehen können.

Der Senat hat ferner keinen ernsthaften Zweifel daran, dass die angegriffene Planfeststellung auch gegen gemeinschaftsrechtliche Vorgaben verstößt und auch vor diesem Hintergrund jedenfalls derzeit der Aufhebung unterliegen muss. Insbesondere spricht nach dem augenblicklichen Sach- und Streitstand alles dafür, dass sich die Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses des Antragsgegners nicht im Einklang mit Art. 4 Abs. 4 der Richtlinie des Rates vom 02. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG) und der dort verbindlich vorgegebenen Vermeidung jeglicher Beeinträchtigungen der Lebensräume sowie der Belästigung von Vögeln des Anhangs 1 dieser Richtlinie und dem in Art. 13 V-RL weiterhin enthaltenen Verbot jedweder Verschlechterung der derzeitigen Lage befinden. Anhand der Darlegungen im Fachgutachten des Landesamtes für Natur und Umwelt (LANU) — Stand: 02. April 2004 — im Zusammenwirken mit den gutachterlichen Ausarbeitungen des Dr. Matthias Schreiber sowie der vom Antragsteller vorgelegten detailreichen und nochmals aktualisierten Bestandserfassung und Bewertung 2005 des Dipl. Biol. Bernd Koop steht zur Überzeugung des Senats außer Frage, dass das Gesamtgebiet der Grönauer (Wulfsdorfer) Heide — insbesondere in Bezug auf die dort als Brutvögel festgestellten Vogelarten des Brachpiepers, der Heidelerche, der Sperbergrasmücke und des Neuntöters — als „faktisches“ Vogelschutzgebiet im Sinne der Richtlinie einzustufen ist und sich die Revierstandorte dieser Brutvögel in dem vergleichsweise kleinen Vogelschutzgebiet, das für die Arterhaltung nach Einschätzung des LANU jeweils eine „überragende“ oder „herausragende“ Bedeutung hat, relativ

gleichförmig über die Grönauer (Wulfsdorfer) Heide verteilen. Die kartografischen Übersichten der Revierstandorte dort betroffener Vogelarten in den Begutachtungen Koop und Dr. Schreiber führen dabei hinreichend deutlich vor Augen, dass auch und gerade die außerhalb der als Vogelschutzgebiet gemeldeten Grenzen entlang der Start- und Landebahn bzw. in Verlängerung der bestehenden Landebahn gelegenen Geländestreifen eine besonders hohe Dichte an Standorten aufweisen, woraus sich deren Wertigkeit für das gesamte Vogelschutzgebiet ohne weiteres erschließt.

Nach den dem Senat vorgelegten bzw. bei den Akten befindlichen Vorgängen ist die Gebietsabgrenzung offenkundig rechtsfehlerhaft und nicht an sachbezogenen ornithologischen Kriterien orientiert vorgenommen worden. Schon die vom Antragsgegner überreichten Lichtbilder vermitteln diesbezüglich einen Eindruck von der Situation vor Ort und lassen unschwer erkennen, dass die „rasiermesserscharf“ geradlinig durch völlig einheitliches Buschwerk und vorhandenen Baumbestand sowie Gras- oder Heideflächen vorgenommene Grenzziehung sich prägend gleichsam ausschließlich nach den vorausgesetzten verkehrlichen Bedürfnissen und Erfordernissen — nämlich der geradlinigen Verlängerung des Rollweges bis zum Ende des neuen Start- und Landebahnkopfes sowie der Verlängerung der Startbahn selbst — bestimmt hat und ein Ausgleich zwischen den Belangen des Vogelschutzes und den Verkehrsinteressen des Flughafenbetreibers auch nicht ansatzweise ver- oder gesucht worden ist. Die vom Antragsteller in diesem Zusammenhang gemachten und mit den Anlagen 20 bis 25 aktenkundig belegten Ausführungen über die nach fachfremden — nämlich durch die Mitzeichnung des Ministeriums für Wirtschaft, Technik und Verkehr in die Planung eingebrachten - Kriterien vorgenommene Abgrenzung des im Bundesanzeiger vom 11. Juni 2003 bekannt gemachten Europäischen Vogelschutzgebietes „Wulfsdorfer Heide“ erscheinen vor diesem Hintergrund als überaus plausibel und vermögen den Senat davon zu überzeugen, dass — selbst bei zurückhaltender Bewertung — für die Gebietsauswahl bzw. Grenzziehung den Erhaltungszielen der Vogelschutzrichtlinie erkennbar fremde Aspekte und Kriterien zumindest mit ursächlich waren, was nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ohne Weiteres die Rechtswidrigkeit der entsprechenden Planung indiziert (vgl. dazu den Leitsatz 3 des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.11.2002 —4 A 15/02 -).

Entgegen der Auffassung der Beigeladenen hat das strenge Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 V-RL für ein „faktisches“ Vogelschutzgebiet nicht etwa dadurch seine Verbindlichkeit nach Gemeinschaftsrecht verloren, dass die Meldung des Vogelschutzgebietes

„Wulfsdorfer Heide“ durch Veröffentlichung im Bundesanzeiger bekannt gemacht worden ist. Denn mit dem Antragsteller kann der Senat allein darin keine „endgültige rechtsverbindliche Entscheidung mit Außenwirkung“ erkennen. Dies verdeutlicht der vom Antragsteller zu Recht herausgestellte Umstand, dass es bereits an hinreichend konkreten Festlegungen im Sinne von § 33 Abs. 2 und 3 Bundesnaturschutzgesetz in Bezug auf den Schutzzweck und die dessen Erfüllung dienenden Erklärungen und Beschreibungen zu den jeweiligen Erhaltungszwecken sowie weiter an Darstellungen zu den betroffenen prioritären Biotopen/Arten oder geeigneten Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen im Sinne der Anforderungen des § 22 Abs. 1 und 2 BNatSchG bzw. Art. 6 FFH-RL mangelt, die der endgültige Akt der förmlichen Unterschutzstellung vorzugeben hat, ohne dass sie hier durch eine „schlichte“ Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Umrissen erkennbar oder gar festgeschrieben wären.

Schließlich spricht vieles dafür, dass auch der Auffassung des Antragstellers zu folgen sein wird, dass der Antragsgegner das gegenüber dem Bundesministerium für Umwelt, Natur und Reaktorsicherheit zum Zwecke der Aufnahme in das Europäische Schutzgebietsnetz Natura 2000 vorgeschlagene Gebiet „Wulfsdorfer Heide und Blankenseeniederung“ zu Unrecht nicht einem umfassenderen Schutzregime im Sinne eines Verschlechterungsverbotes im Sinne des Art. 6 Abs. 2 FFH-RL unterstellt, sondern insbesondere einen Streifen nördlich der Start- und Landebahn auf Grund einer — nach Auffassung des Antragstellers fehlerhaften — Verträglichkeitsprüfung von diesem Schutz ausgenommen hat. Auch insoweit bieten die in dem Schutzwürdigkeitsgutachten des LANU —Stand: 02.04.2004 — enthaltenen Aussagen in Verbindung mit dem Ergebnis der vom Antragsteller vorgelegten gutachterlichen „Stichprobenhaften Prüfung von naturschutzfachlichen Grundlagen der Planfeststellungsunterlagen in Bezug auf Auswirkungen der Lebensraumzerschneidung und der Lebensrauminanspruchnahme unter besonderer Berücksichtigung der FFH-Verträglichkeitsprüfung“ des PD Dr. Heinrich Reck hochgradig Veranlassung, eine besondere Wertigkeit des Gesamtbereichs Grönauer Heide/Blankenseeniederung mit Grönauer Moor in Anlehnung an die „hohe Komplexität dieses Landschaftsausschnittes mit einem aktuellen Vorkommen von allein 10 Lebensraumtypen, darunter Borstgrasrasen und Moorwald als prioritären Lebensräumen“, anzunehmen, zumal den nördlich der Landebahn gelegenen Kleingewässern besondere überregionale Bedeutung als Laichgewässer für den Kammmolch zukommt und dort eine Vielzahl weiterer Arten des Anhangs IV zur FFH-RL nachgewiesen wurde. Die vom Antragsteller zitierte Rechtsprechung des EuGH in Gestalt der Entscheidung des EuGH vom 13. Janu

ar 2005 — Rs C 117/03 — und vom 07. Dezember 2000 — Rs C 374/98 — dürfte auch nach dem Rechtsverständnis des Senats bis zur noch ausstehenden Entscheidung der Kommission über die Aufnahme in die Liste des Art. 4 Abs. 5 FFH-RL einen umfassenden Gebietsschutz im Sinne der Vermeidung jedweder Verschlechterung der natürlichen Lebensräume und der Habitate der Arten sowie der Störungen von Arten, für die die Gebiete ausgewiesen worden sind, erfordern, sofern solche Störungen sich im Hinblick auf die Ziele der Richtlinie erheblich auswirken können, was nach den Feststellung und Einschätzungen in den angesprochenen Gutachten (vgl. dazu etwa die Ausführungen im Gutachten des LANU über den Verlust hochwertiger, wertgebender Lebensräume des einstweilig sichergestellten und/oder vorgeschlagenen Naturschutzgebietes in Folge des Baus des geplanten Taxiways, Seite 22) als besonders naheliegend erscheint. Dies führt im Übrigen auch die als Anlage 29 des Antragstellers überreichte Niederschrift der 51. Sitzung des Umweltausschusses mit den dortigen Aussagen des zuständigen Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft zum Lebensraumtyp des Borstgrasrasens der Typ A-Qualität deutlich vor Augen, zumal dieser Lebensraumtyp in der kontinentalen Region „in erster Linie rund um den Lübecker Flughafen“ vorzufinden ist.

Die Ausnahmebestimmung des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL kann hier schon deshalb nicht greifen, weil der Antragsgegner ersichtlich weder eine Prüfung von Alternativen veranlasst noch in diesem Zusammenhang zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses dargestellt hat.

II.

Wird somit nach dem bisherigen Erkenntnisstand des Senats der vom Antragsteller erhobenen Anfechtungsklage gegen die die Beigeladene begünstigende Planfeststellung aus den vorstehend dargelegten Erwägungen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit Erfolg beschieden sein müssen, so bestimmt dies auch das Ergebnis der im einstweiligen Rechtsschutzverfahren gebotenen Interessenabwägung. Es liegt hier auf der Hand, weil in Bezug auf die zwischen den Verfahrensbeteiligten streitige Wahrung und Sicherung naturschutzrechtlicher Belange im Falle der vollziehenden Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen Unabänderliches bewirkt würde und eine Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht (mehr) möglich wäre.

Lediglich ergänzend merkt der Senat an, dass sich ihm die besondere Eilbedürftigkeit der streitbefangenen Maßnahmen nicht ohne Weiteres erschließt, sofern denn an der planerischen Grundaussage für den streitigen Planfeststellungsbeschluss, dass der Flughafen nach der Zahl der Flugbewegungen „weit von einer Kapazitätserschöpfung entfernt ist“ und „die planfestgestellte Maßnahme mithin lediglich einer Sicherheits- und Attraktivitätssteigerung des Flughafens dienen soll, die geeignet ist, die vorhandene Kapazität besser auszulasten“, festgehalten wird. Nach dem dem Senat in seinen Kernaussagen durchaus nachvollziehbar und plausibel erscheinenden Gutachten Faulenbach da Costa vom 21. Juni 2005 ist unter Inanspruchnahme der derzeit vorhandenen Start- und Landebahnlänge — zumal mit der Möglichkeit der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für die Nutzung des Rollwegs R bei Bedarf — unter Zugrundelegung eines Bemessungsflugzeugs vom Typ Boeing B 737-800 und bei Berücksichtigung von Destinationen, die überhaupt in der Reichweite dieses Flugzeugtyps liegen, ein uneingeschränkter und sicherer Flugbetrieb weiterhin gewährleistet. Anders stellte sich die Sachlage allerdings im Falle einer sprunghaften Steigerung der Zahl der Flugbewegungen bis an die augenblickliche Kapazitätsgrenze des Flughafens heran oder gar darüber hinaus dar, wie sie wiederholt Gegenstand der öffentlichen Berichterstattung über die Absichten und Konzepte des Flughafenbetreibers gewesen ist. In der Begründung des Antragsgegners zur Notwendigkeit des Vorhabens im Sinne einer Planrechtfertigung unter Ziffer 6.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses finden solche Überlegungen des Betreibers (bisher) keine Stütze. Die Realisierung eines solchen Vorhabens müsste demgemäß einer neuen, hinsichtlich ihrer Planrechtfertigung grundlegend geänderten Planung zugeführt werden.

Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Festsetzung des Streitwertes beruht auf den §~ 53 Abs. 3, 52 Abs. 2, 63 Abs. 3 Satz 1 GKG.

Dieser Beschluss ist unanfechtbar (~ 152 Abs. 1 VwGO, § 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).

Gaßmann
Richter am OVG

Voswinkel
Richter am OVG

Wendt
Richter am OVG