

HESSEN



**Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Landesentwicklung**

Planergänzungsbeschluss

**zur Ergänzung der unter A XI 2.3 des
Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau
des Verkehrsflughafens Frankfurt Main
vom 18. Dezember 2007 und mit
Planergänzungsbeschluss vom 10. Mai 2013
verfügten Nebenbestimmungen zu Wirbelschleppen**

66p 01.03.04/31

Wiesbaden, den 26. Mai 2014

Inhaltsverzeichnis

A	Verfügender Teil.....	1
I	Planergänzung	1
II	Hinweis	1
B	Sachverhalt	2
C	Entscheidungsgründe	5
I	Verfahren.....	5
II	Materielles Recht	7
1	Allgemeines.....	7
2	Zu den Regelungen im Einzelnen	8
2.1	Gebietserweiterung (zu A I 1)	8
2.2	Stichtagsregelung (zu A I 2).....	8
2.3	Weitergehende Regelungen (zu A I 3).....	9
D	Kostenentscheidung	9
E	Rechtsbehelfsbelehrung	10

A Verfügender Teil**I Planergänzung**

Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 (PF-66 p -V-) sowie der Planergänzungsbeschluss zur Ergänzung der unter A XI 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 verfügten Nebenbestimmung zu Wirbelschleppen vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) werden wie folgt geändert bzw. ergänzt:

1. Der Anspruch nach A I 1 des Planergänzungsbeschlusses vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) steht zusätzlich auch Eigentümern von Grundstücken zu, die innerhalb des in der Anlage zu diesem Planergänzungsbeschluss bezeichneten Gebietes belegen sind oder von der Gebietsgrenze angeschnitten werden.
2. Die Ansprüche nach Ziff. 1 dieses Planergänzungsbeschlusses sowie nach A I 1 des Planergänzungsbeschlusses vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) gelten in sämtlichen Anspruchsgebieten für Dacheindeckungen von Gebäuden, die bis zum Datum der öffentlichen Bekanntgabe dieses Planergänzungsbeschlusses errichtet worden sind.
3. Die Regelungen A I 2, A I 3 und A I 4 des Planergänzungsbeschlusses zur Ergänzung der unter A XI 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 verfügten Nebenbestimmung zu Wirbelschleppen vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) gelten auch für Ansprüche aus Ziff. 1 dieses Planergänzungsbeschlusses.

II Hinweis

Im Übrigen bleiben der Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18.12.2007 (PF-66 p -V-) sowie der Planergänzungsbeschluss zur Ergänzung der unter A XI 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 verfügten Nebenbestimmung zu Wirbelschleppen vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) durch diesen Planergänzungsbeschluss unberührt.

B Sachverhalt

Mit Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 (PF-66 p -V-) hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) u. a. die Errichtung der zwischenzeitlich realisierten Landebahn Nordwest sowie eines dritten Terminals auf dem südöstlichen Flughafengelände zugelassen. Zugleich wurde die Fraport AG im Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 unter A XI 2.3 dazu verpflichtet, nachweislich durch eine Wirbelschleppe eines auf dem Flughafen Frankfurt Main landenden oder startenden Luftfahrzeugs verursachte Schäden auf ihre Kosten zu beseitigen oder die angemessenen Kosten der Schadensbeseitigung zu erstatten. Diese Verpflichtung wurde in dem Klageverfahren vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof (Hess. VGH) am 26.06.2009 durch Prozessklärung bzgl. der Beweislast abgeändert, so dass Geschädigte keinen Nachweis führen müssen, dass ein Schaden auf Wirbelschleppen zurückzuführen ist (vgl. Hess. VGH, Niederschrift über die mündliche Verhandlung, Az. 11 C 227/08.T u. a., S. 55 f.).

In dem Zeitraum von Mitte Februar bis Ende April 2013 wurde der Fraport AG eine deutlich größere Anzahl von Schäden, die von den Geschädigten auf Wirbelschleppen von auf dem Frankfurter Flughafen landenden Luftfahrzeugen zurückgeführt wurden, gemeldet als im vergleichbaren Zeitraum des vorangegangenen Jahres. Das HMWVL hatte dies zum Anlass genommen, die genauen Ursachen für diese Vorkommnisse näher zu überprüfen. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse hatten gezeigt, dass es keinen zweifelsfreien Beweis dafür gibt, dass die damals gemeldeten Schadensfälle allesamt tatsächlich auf Wirbelschleppen zurückzuführen sind. Es konnte allerdings auch nicht zweifelsfrei ausgeschlossen werden, dass zumindest ein Teil der gemeldeten Schäden von Wirbelschleppen verursacht wurde. Auf dieser Grundlage hat das HMWVL mit Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) die im Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 (PF-66 p -V-) unter A XI 2.3 verfügten Schutzauflagen dergestalt ergänzt, dass die Fraport AG nicht mehr nur zur nachträglichen Schadensbeseitigung, sondern auch vorbeugend tätig werden muss. Konkret sieht der Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) vor, dass Eigentümer von Grundstücken innerhalb des in der Anlage zu dem Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) dargestellten Gebietes verlangen können, dass Dacheindeckungen von Gebäuden auf diesen Grundstücken, die bis zum 23.03.2007 errichtet worden sind, gegen wirbelschleppenbedingte Windböen gesichert werden. Die in der Anlage zu dem Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) dargestellten Gebiete erfassen sämtliche Bereiche, in denen nach Maßgabe des Regelwerks der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) Anflüge in relevanter Höhe zu erwarten sind (vgl. Planergän-

zungsbeschluss vom 10.05.2013 [66p 01.03.04/29], S. 6 f.). Dabei handelt es sich insbesondere um den nördlichen Teil des Kernortes der Stadt Flörsheim am Main und den östlichen Teil der Ortschaft Raunheim.

Am 12.04.2014 wurde der Fraport AG ein Schaden aus Raunheim gemeldet, der sich um 13:35 Uhr in dem Wohngebiet „An der Lache“, außerhalb des in der Anlage zu dem Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) dargestellten Gebiets, ereignet hat. Zum Schadenszeitpunkt herrschte „Ostwindwetterbetrieb“. Laut Angaben der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS), die mit Angaben der Fraport AG übereinstimmen, hat auf der dem Schadensort nächstgelegenen Anfluggrundlinie der Piste 07R (Südbahn) u. a. um ca. 13:32 Uhr eine Flugbewegung eines Luftfahrzeugs des Typs B777 und damit der Wirbelschleppenkategorie „Heavy“ stattgefunden (Zeit bezieht sich auf den ungefähren Überflugzeitpunkt von Raunheim).

Der von der Fraport AG beauftragte Sachverständige hat in seiner Stellungnahme vom 15.04.2014 ausgeführt, dass insg. ca. 20 Dachsteine aus der Dachfläche herausgerissen worden sind und geht bei isolierter Betrachtung des Schadensbildes davon aus, dass „als vermutliche Schadensursache eine Luftbewegung (Wirbelschleppe) durch ein im Landeanflug befindliches Luftfahrzeug in Betracht zu ziehen“ ist.

Dieser Schluss wird durch eine sachverständige Begutachtung des Falles durch die Gutachter Dr. Gerz und Dr. Holzäpfel (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. [DLR]) erhärtet, die auf Veranlassung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) seitens der Fraport AG beauftragt worden sind. Beide Gutachter haben den Sachverhalt daraufhin untersucht, ob unter Zugrundelegung ihres Modells zur Ausbreitung von Wirbelschleppen und in Anbetracht der Wettersituation überhaupt eine Verfrachtung an den Ereignisort stattfinden konnte. Die Gutachter sind davon ausgegangen, dass die Wirbel in einer Höhe von 462 m erzeugt wurden und in ca. 290 Sekunden vom Gegenwind entgegen der Flugrichtung zum Schadensort transportiert sowie vom negativen Querwind nach Süden versetzt wurden. Die Gutachter haben ausgeführt, dass die Wirbel bis dahin „im Mittel bereits deutlich geschwächt zum Boden abgesunken“ sind und sind für den vorliegenden Fall zu dem Ergebnis gelangt, dass das Ereignis „bedingt plausibel“ ist (vgl. Gutachten von Dr. Gerz und Dr. Holzäpfel [DLR] vom 08.05.2014, S. 2).

Auch wenn insbesondere nach Maßgabe des Schadensbildes einiges für die Ursächlichkeit einer Wirbelschleppe sprach, konnte ein eindeutiger Kausalitätsschluss dergestalt, dass der Schaden vom 12.04.2014 ausschließlich auf das Auftreffen einer Wirbelschleppe zurückzuführen ist, bei einer Gesamtschau der Erkenntnisse aus Schadensbild, Flugbetrieb und Wet-

tersituation unter Einbeziehung sämtlicher gutachterlicher Stellungnahmen und Äußerungen der DFS sowie des Deutschen Wetterdienstes (DWD) nicht gezogen werden. Hiergegen sprachen insbesondere die erhobenen Befunde am Dach selbst, welches gewisse Vorschäden aufwies, als auch die indifferente Windsituation.

Auf der Grundlage dieser Analyse ist an die Fraport AG mit Schreiben vom 09.05.2014 die dringende Empfehlung des HMWEVL ergangen, auf freiwilliger Basis in den Ortslagen Flörsheim und Raunheim Grundstückseigentümern anzubieten, ihre Dacheindeckungen innerhalb und außerhalb der mit Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 festgesetzten Vorsorgegebiete daraufhin untersuchen zu lassen, ob nach dem bei Beschau des Daches sowohl von außen als auch von innen feststellbaren Allgemeinzustand eine besondere Sensibilität gegenüber Windsogeffekten vorliegt. Dieser Empfehlung hat die Fraport AG entsprochen und bietet seitdem in den gesamten Kernstädten Raunheim und Flörsheim auch außerhalb der mit Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 festgesetzten Vorsorgegebiete eine Inspektion von Hausdächern durch Sachverständige an.

Am 18.05.2014 sind an dem gemeinsamen Dach zweier weiterer Reihenhäuser im Wohngebiet „An der Lache“ in Raunheim, ebenfalls außerhalb des in der Anlage zu dem Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) dargestellten Gebiets, Beschädigungen festgestellt worden. Der Schadenseintritt wurde von Zeugen auf ca. 11:14 Uhr bestimmt. Das Schadensbild ähnelt demjenigen des Schadensfalls vom 12.04.2014. Wiederum sind – ausgehend von Dachfenstern sowie im Bereich der Trennwand zwischen zwei Häusern – „bahnenartig“ Dachziegel abgehoben worden. Trotz eines Schneefanggitters sind einzelne Ziegel an der Dachkante heruntergefallen. Bereits das „Muster“ der Schäden entspricht anderen bekannten Fällen, die bislang nicht ausschließbar auf Wirbelschleppen zurückgeführt worden sind.

Bereits am 19.05.2014 hat die Fraport AG presseöffentlich erklärt, dass die Untersuchung der beschädigten Dächer gezeigt habe, „dass die Wirbelschleppen eines landenden Jets die Ziegel heruntergeweht haben könnten“.

Diese Vermutung wird durch die zum Schadenszeitpunkt herrschenden Wetter- und Verkehrsbedingungen erhärtet. Auch zum Schadenszeitpunkt am 18.05.2014 herrschte „Ostwindwetterbetrieb“. Auf der dem Schadensort nächstgelegenen Anfluggrundlinie der Piste 07R (Südbahn) haben laut Aufzeichnungen des Casper-Systems, die mit Angaben der Fraport AG übereinstimmen, um 11:10 Uhr und 11:13 Uhr Flugbewegungen von Luftfahrzeugen der Wirbelschleppenkategorie „Heavy“ stattgefunden (Zeiten beziehen sich auf den ungefähren Überflugzeitpunkt von Raunheim), von denen zumindest eine als Auslöser plau-

sibel erscheint. Die Analyse der Wetterdaten, die vom DWD bestätigt wurden, lässt in Bodennähe sowie im Höhenband von 1.000 bis 1.500 Fuß über Normalnull nördliche bis nordöstliche Winde erkennen, was für eine Verdriftung von Wirbelschleppen in den Bereich des Schadensortes spricht. Die Windstärke war mit 5 - 7 Knoten einerseits groß genug, um die Verfrachtung einer Wirbelschleppe an den Schadensort bewirken zu können, und andererseits noch zu schwach, um einen vorzeitigen Zerfall der Wirbelschleppe sicher herbeizuführen.

Auf der Grundlage dieser Tatsachen hat das HMWEVL mit Schreiben vom 19.05.2014 und 20.05.2014 ein förmliches Verfahren zur Ergänzung der unter A XI 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 und mit Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 verfügten Nebenbestimmungen zu Wirbelschleppen eingeleitet und der Fraport AG den Entwurf eines Entscheidungssatzes mit der Gelegenheit zur Stellungnahme übersandt. Hierzu hat die Fraport AG mit Schreiben vom 21.05.2014 Stellung genommen, auf dessen Inhalt Bezug genommen wird.

C Entscheidungsgründe

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung ist nach § 10 Abs. 8 S. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) vom 10.05.2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3123), in Verbindung mit § 76 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) vom 15.01.2010 (GVBl. I S. 18), geändert durch Gesetz vom 13.12.2012 (GVBl. S. 622), in Verbindung mit §§ 8 ff. LuftVG, §§ 74, 75 HVwVfG berechtigt, die mit Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 (PF-66 p -V-) sowie mit Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) verfügten Nebenbestimmungen zu Wirbelschleppen nach Maßgabe der Bestimmungen unter A I dieses Planergänzungsbeschlusses zu ändern bzw. zu ergänzen.

I Verfahren

Für die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007 (PF-66 p -V-) sowie des Planergänzungsbeschlusses vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) ist ein Planergänzungsverfahren im Sinne des § 10 Abs. 8 S. 2 LuftVG durchgeführt worden.

Das HMWEVL ist gemäß § 10 Abs. 8 S. 2 LuftVG in Verbindung mit § 10 Abs. 1 S. 1 LuftVG und § 1 Abs. 2 S. 1 der Verordnung zur Bestimmung von luftverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten und Zuständigkeiten nach dem Luftverkehrsgesetz sowie dem Gesetz zum Schutz

gegen Fluglärm (Luftverkehrszuständigkeits-Verordnung) vom 06.10.2011 (GVBl. I S. 526) für die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 (PF-66 p -V-) sowie des Planergänzungsbeschlusses vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) zuständig.

Für Planergänzungsverfahren bietet § 76 HVwVfG die verfahrensrechtliche Grundlage (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075.04 – BVerwGE 125, 116, 212; BVerwG, Urteil vom 09.11.2006 – 4 A 2001.06 – BVerwGE 127, 95, 118). Der Anwendungsbereich des § 76 HVwVfG ist eröffnet, da die in A XI 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007 – (PF-66 p -V-) sowie im Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) geregelten Nebenbestimmungen vor Fertigstellung des Vorhabens von Amts wegen ergänzt und damit geändert werden sollen. Das HMWEVL konnte zum Zwecke der Beschleunigung des Verfahrens von der Durchführung eines Anhörungsverfahrens gemäß § 76 Abs. 3 HVwVfG absehen. Die hierfür erforderlichen Voraussetzungen liegen vor, denn die Änderung ist von unwesentlicher Bedeutung im Sinne des § 76 Abs. 3 HVwVfG.

Eine beabsichtigte Planänderung lässt das Plangefüge unangetastet und stellt sich als unwesentlich im Sinne des § 76 Abs. 3 HVwVfG dar, wenn sie die Zielsetzung der Planung und die im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss getroffene Abwägung aller einzustellenden Belange ihrer Struktur nach unberührt lässt. Dies ist dann der Fall, wenn Umfang und Zweck des Ausbauvorhabens unverändert bleiben und wenn zusätzliche belastende Auswirkungen von einigem Gewicht sowohl auf die Umgebung als auch hinsichtlich der Belange Einzelner auszuschließen sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.10.1989 – 4 C 12/87 – BVerwGE 84, 31, 34). Nach diesen Maßstäben erweist sich die Änderung als unwesentlich.

Umfang und Zweck des Ausgangsvorhabens – die kapazitive Erweiterung des Frankfurter Flughafens – bleiben unverändert. Zudem sind die Auswirkungen der Änderung als unwesentlich zu beurteilen. Zusätzliche belastende Auswirkungen von einigem Gewicht sowohl auf die Umgebung als auch hinsichtlich der Belange Einzelner können ausgeschlossen werden. Die Ergänzung des Schutzkonzepts bzgl. Wirbelschleppen wirkt sich auf die Flughafenrainer ausschließlich begünstigend aus.

Das HMWEVL hat sein Verfahrensermessen als zuständige Planfeststellungsbehörde mit dem Ziel ausgeübt, das Verfahren zugunsten einer zügigen Realisierung der mit der Planergänzung verfolgten präventiven Schutzansprüche zu beschleunigen. Es hat sich infolge dessen dazu entschlossen, ein vereinfachtes Planfeststellungsverfahren nach § 76 Abs. 3 HVwVfG durchzuführen. Die Voraussetzungen für die Durchführung eines vereinfachten Planfeststellungsverfahrens liegen, wie dargelegt, vor.

II Materielles Recht

1 Allgemeines

Das im Rahmen der Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main verfügte Schutzkonzept bzgl. Wirbelschleppen, das nach Maßgabe des Planergänzungsbeschlusses vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) präventive Sicherungsmaßnahmen in den Bereichen vorsieht, in denen gemäß dem Regelwerk der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) Anflüge in relevanter Höhe zu erwarten sind, wird durch diesen Planergänzungsbeschluss erweitert. Zum einen wird der räumliche Bereich, für den die Ansprüche auf präventive Sicherungsmaßnahmen gelten, auf den gesamten Kernort Flörsheim und die gesamte Ortschaft Raunheim ausgeweitet. Zum anderen wird die in A I 1 des Planergänzungsbeschlusses vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) verfügte Stichtagsregelung, dergestalt geändert, dass die Ansprüche auf präventive Sicherungsmaßnahmen in sämtlichen Anspruchsgebieten auch für Dacheindeckungen von Gebäuden gelten, die nach dem 23.03.2007 und bis zu dem Datum der öffentlichen Bekanntgabe dieses Planergänzungsbeschlusses errichtet worden sind.

Sowohl der Vorfall vom 12.04.2014 als auch der vom 18.05.2014 zeigen typische Schadensmuster und belegen vorsorgenden Handlungsbedarf auch außerhalb der bislang mit Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 verfügten Vorsorgegebiete. Für eine neue, die Vorsorgegebiete erweiternde Grenzziehung innerhalb der Ortslagen Flörsheim und Raunheim kann aus den gutachterlichen Erkenntnissen allerdings keinerlei Anhaltspunkt gewonnen werden. Vor diesem Hintergrund ist es aus dem Gesichtspunkt größtmöglicher Vorsorge unter Berücksichtigung der bereits eingetretenen Schadensfälle geboten, die Anspruchsgebiete aus dem Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 zu erweitern. Das von der Fraport AG mit Schreiben vom 21.05.2014 geforderte weitere Zuwarten auf zusätzliche „aussagekräftige Erfahrungen in Verbindung mit darauf gestützten fachlich-wissenschaftlichen Erkenntnissen“ bedarf es vor dem Hintergrund der bereits eingetretenen Schadensfälle nicht. Es würde zudem den legitimen Schutzinteressen der Bevölkerung zuwiderlaufen, zumal solche „Erfahrungen“ wiederum allenfalls aus weiteren Schadensereignissen, deren Eintritt so weit wie möglich vorsorgend verhindert werden soll, zu gewinnen wären.

Daher werden die Schutzansprüche aus dem Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) auf das aus der Anlage zu diesem Planergänzungsbeschluss ersichtliche Gebiet ausgedehnt. Dies ist infolge der durch die tatsächlichen Ereignisse eingetretenen Situation der Unsicherheit, die sich gutachterlich nicht weiter aufklären bzw. eingrenzen lässt, aus dem Gesichtspunkt größtmöglicher Vorsicht sachgerecht und geboten.

2 Zu den Regelungen im Einzelnen

2.1 Gebietserweiterung (zu A I 1)

Gemäß der Regelung unter A I 1 dieses Planergänzungsbeschlusses können Eigentümer von Grundstücken, die innerhalb des in der Anlage zu diesem Planergänzungsbeschluss bezeichneten Gebietes belegen sind oder von der Gebietsgrenze angeschnitten werden, verlangen, dass die Dacheindeckungen von Gebäuden auf diesen Grundstücken gegen wirbelschleppenbedingte Windböen gesichert sind. Mit dieser Regelung wird das Gebiet, in dem präventive Sicherungsmaßnahmen vorgesehen sind, deutlich erweitert und umfasst nunmehr den gesamten Kernort Flörsheim und die gesamte Ortschaft Raunheim. Wie sich aus der Anlage zu diesem Planergänzungsbeschluss ergibt, wird in Bezug auf die Stadt Raunheim das gesamte Gemeindegebiet mit Ausnahme der südlichen Waldgebiete erfasst. In Bezug auf die Stadt Flörsheim am Main, wird der gesamte Stadtteil Flörsheim mit Ausnahme der weitgehend unbebauten nördlichen und westlichen Teile des Stadtteils sowie des durch die Bundesstraße B59 abgegrenzten Teils Keramag/Falkenberg erfasst. Die Flörsheimer Stadtteile Wicker und Weilbach werden nicht erfasst, weil hierfür unter Schutzgesichtspunkten keinerlei Veranlassung besteht. Die von der Fraport AG mit Schreiben vom 21.05.2014 erfolgte Kritik an der Abgrenzung des Gebietes überzeugt nicht. Das Gebiet deckt den Bereich, der nach den jüngsten Erfahrungen eines vorsorgenden Schutzes bedarf, ab und betrifft genau den Bereich, der auch Gegenstand des mit Schreiben vom 09.05.2014 empfohlenen Inspektionsprogramms war, hinsichtlich dessen auch die Fraport AG einen Umsetzungsbedarf anerkannt hat und Inspektionen anbietet.

Der Anspruch nach A I 1 dieses Planergänzungsbeschlusses tritt neben den Anspruch nach A I 1 des Planergänzungsbeschlusses vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29), wobei der Sicherungsanspruch nur einmal geltend gemacht werden kann.

2.2 Stichtagsregelung (zu A I 2)

Nach der Regelung unter A I 2 dieses Planergänzungsbeschlusses gelten die Ansprüche nach A I 1 dieses Planergänzungsbeschlusses sowie nach A I 1 des Planergänzungsbeschlusses vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) in sämtlichen Anspruchsgebieten für Dacheindeckungen von Gebäuden, die bis zum Datum der öffentlichen Bekanntgabe dieses Planergänzungsbeschlusses errichtet worden sind. Mit dieser Änderung der in A I 1 verfügten Stichtagsregelung des Planergänzungsbeschlusses vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) wird den vom Hess. VGH bereits in den Eilbeschlüssen vom 29.07.2013 (9 B1362/13.T und 9 B1362/13.T) geäußerten Bedenken Rechnung getragen.

2.3 Weitergehende Regelungen (zu A I 3)

Schließlich ist unter A I 3 dieses Planergänzungsbeschlusses geregelt, dass die Regelungen unter A I 2, A I 3 und A I 4 des Planergänzungsbeschlusses zur Ergänzung der unter A XI 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 verfügten Nebenbestimmung zu Wirbelschleppen vom 10.05.2013 (66p 01.03.04/29) auch für Ansprüche aus A I 1 dieses Planergänzungsbeschlusses gelten.

Damit bleibt es auch dem Anspruchsberechtigten nach A I 1 dieses Planergänzungsbeschlusses selbst überlassen, ob er von der Fraport AG die Vornahme der erforderlichen baulichen Sicherungsmaßnahmen verlangt oder sich die Kosten für erforderliche bauliche Sicherungsmaßnahmen gegen entsprechenden Nachweis erstatten lässt (vgl. Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 [66p 01.03.04/29], S. 8). Zudem sind dem Eigentümer im Sinne von A I 1 dieses Planergänzungsbeschlusses dinglich Berechtigte an Grundstücken gleichgestellt, die innerhalb des in der Anlage zu diesem Planergänzungsbeschluss bezeichneten Gebietes belegen sind oder von der Gebietsgrenze angeschnitten werden (vgl. Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 [66p 01.03.04/29], S. 8). Schließlich gilt auch für den Anspruch nach A I 1 dieses Planergänzungsbeschlusses, dass dieser nicht besteht, soweit die auf den Grundstücken errichteten Gebäude hinsichtlich der Dacheindeckungen den Anforderungen des § 12 der Hessischen Bauordnung in der zum Zeitpunkt ihrer Errichtung anwendbaren Fassung nicht genügen (vgl. Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 [66p 01.03.04/29], S. 8 f.).

D Kostenentscheidung

Die Entscheidung ist gemäß §§ 1 und 2 Abs. 1 i.V.m. Ziff. V. 9. a) des Gebührenverzeichnisses der Kostenverordnung für die Luftfahrtverwaltung (LuftKostV) vom 14.02.1984 (BGBl. I S. 346), zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154), i.V.m. §§ 1, 9 Abs. 1 Verwaltungskostengesetz (VwKostG) vom 23.06.1970 (BGBl. I S. 821), zuletzt geändert durch Gesetz vom 05.12.2012 (BGBl. I S. 2415), aufgehoben durch Gesetz vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154), in der bis zum 14.08.2013 geltenden Fassung, kostenpflichtig. Die Fraport AG trägt gemäß §§ 1, 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG die Kosten (Gebühren und Auslagen) dieses Planergänzungsverfahrens. Die Höhe der Gebühr sowie die zu erstattenden Auslagen werden gesondert festgesetzt.

E Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planergänzungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung bei dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof, Brüder-Grimm-Platz 1–3, 34117 Kassel, schriftlich Klage erhoben werden.

Die Klage kann nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei hessischen Gerichten und Staatsanwaltschaften vom 26. Oktober 2007 (GVBl. I S. 699) auch mittels eines elektronischen Dokuments in einer aus der Anlage 2 zu dieser Verordnung ersichtlichen Form erhoben werden. Auf die Notwendigkeit einer qualifizierten digitalen Signatur bei Dokumenten, die einem schriftlich zu unterzeichnenden Schriftstück gleichstehen, wird hingewiesen (§ 55a Abs.1 Satz 3 Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – in Verbindung mit Nr. 2 der Anlage 2 der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei hessischen Gerichten und Staatsanwaltschaften).

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Planergänzungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden.

Gemäß § 67 Abs. 4 VwGO muss sich vor dem Verwaltungsgerichtshof jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. 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.

Wiesbaden, den 26. Mai 2014



Tarek Al-Wazir

(Staatsminister)