

Zusammenfassende Bewertung des Antrags

Die anerkannten Naturschutzverbände BUND NRW, LNU und NABU NRW lehnen die beantragte Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf mit Änderung der Betriebsgenehmigung vom 16.02.2015 aus folgenden Gründen ab:

Das Vorhaben ist verkehrspolitisch überflüssig und im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung kontraproduktiv. Das Vorhaben wird auch abgelehnt, da jeglicher Ausbau von Luftverkehrskapazitäten mit den Zielen zum Klimaschutz nicht zu vereinbaren ist.

Die vorgelegten Antragsunterlagen sind nicht geeignet die Auswirkungen auf Menschen und Umwelt zu beurteilen.

Das Vorhaben steht im Widerspruch zu Zielen und Grundsätzen der Landes- und Regionalplanung.

Ein Bedarfsnachweis wird nicht erbracht, die Alternativenprüfung ist unzureichend und genügt nicht den fachgesetzlichen Anforderungen.

Die vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie weist erhebliche Mängel auf.

Außerdem beeinträchtigt das Vorhaben die Bevölkerung im weiten Umfeld des Flughafens über das derzeitige - z.T. schon gesundheitsschädliche - Maß hinaus erheblich.

Die FFH-Verträglichkeit des Vorhabens ist nicht nachgewiesen.

Keines der vorgelegten Gutachten legt die Anzahl der beantragten Flugbewegungen zugrunde.

Die Naturschutzverbände fordern daher, das Planfeststellungsverfahren einzustellen.

Sollte das Verfahren dennoch fortgeführt werden, sind die vorgelegten Unterlagen vollumfänglich zu überarbeiten und der Öffentlichkeit erneut vorzulegen.

Die Naturschutzverbände machen sich die Einwendungen des Vereins „Ratinger gegen Fluglärm e.V.“ in vollem Umfang zu Eigen (siehe Anlage).

1. Einleitung

Gegenstand des Antrags der Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) sind bauliche Veränderungen zur Schaffung von zusätzlichen Abstellpositionen und Durchrollmöglichkeiten zur Erweiterung von Rollgassen, zur Arrondierung und Versiegelung von Flächen und zur Änderung von Betriebsregelungen.

Mit der geplanten Änderung der Betriebserlaubnis ergibt sich ein – von der Antragstellerin - prognostiziertes Bewegungswachstum von 15,4% gegenüber der heutigen Situation. Außerdem wird zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung eine Flexibilisierung der Regelung zur Mitbenutzung der Nordbahn angestrebt. Dies soll durch eine Veränderung der Meldefrist beim Verkehrsministerium NRW erreicht werden. Ferner soll die Betriebspflicht bzw. –regelung für Propellerflugzeuge unter 2 t MTOM aufgehoben werden

Die beantragte Betriebsänderung dürfte zumindest in zweifacher Hinsicht nicht mit dem Angerlandvertrag vereinbar sein:

- Durch den Angerlandvertrag sollen kapazitätssteigernde Baumaßnahmen auf Dauer ausgeschlossen werden. Genau dies soll jetzt aber durch die Schaffung neuer Abstellpositionen erfolgen.
- Die Flexibilisierung/das Zeitschienenmodell zur Nutzung der zweiten Startbahn ist mit der Funktion dieser Bahn als Ersatz-/Ausweichbahn nicht vereinbar.

2. Kein Ausbau der Flughafeninfrastruktur in NRW

Die anerkannten Naturschutzverbände BUND NRW, LNUN und NABU NRW lehnen jeglichen Ausbau der vorhandenen Flughafeninfrastruktur in NRW ab. Ein Ausbau ist aufgrund der demographischen Entwicklung und im Hinblick auf die angestrebte Reduktion der Treibhausgasemissionen zur Bekämpfung des Klimawandels nicht verantwortbar.¹

Die beantragte Kapazitätserweiterung für den Flughafen Düsseldorf ist auch im Zusammenhang einer verfehlten Luftverkehrspolitik der Landesregierung zu sehen. Die Naturschutzverbände kritisieren, dass das luftverkehrspolitische Handeln der NRW-Landesregierung auf Grundlage der veralteten „Luftverkehrskonzeption.2010“ erfolgt - ein Konzept, das aus Dezember 2000 stammt und damit aktuellen Anforderungen des Klimaschutzes, des Ressourcenschutzes und dem Schutz der Gesundheit nicht entsprechen kann. Insgesamt setzt die Luftverkehrskonzeption sehr stark auf eine Dezentralität bei der Luftverkehrsinfrastruktur. Dies führt zu einer sowohl ökologisch als auch ökonomisch bedenklichen Überversorgung des Landes mit Flugplätzen. Denn Nordrhein-Westfalen hat mit drei internationalen Flughäfen, sechs Regionalflughäfen und neun so genannten Schwerpunktlandeplätzen für den Geschäftsreiseverkehr eine europaweit einzigartige Flugplatzdichte. Ein weiterer Ausbau dieser Flugplätze führt zu einer Kannibalisierung der Standorte untereinander und damit zu einem volkswirtschaftlich unsinnigen Wettlauf um Subventionen.

¹ BUND NRW, LNU, NABU NRW: Anforderungen an einen Landesentwicklungsplan 2025 für Nordrhein-Westfalen, 20.1.2009, S. 19; www.lb-naturschutz-nrw.de > Aktuelle Meldungen: 21.9.2011 Scoping LEP 2011

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW hat im Jahr 2015 Eckpunkte für ein NRW-Luftverkehrskonzept² vorgelegt und die Landesregierung aufgefordert mit der Erarbeitung eines Luftverkehrskonzepts zu beginnen, um Verbesserung im Lärm- und Klimaschutz anzustoßen und die Möglichkeiten zur Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene zu nutzen.

3. Landes- und Regionalplanung

Nach Ziel D. I. 3.2.2 des aktuell geltenden LEP 1995 ist die Luftverkehrsinfrastruktur und ihre Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern umweltverträglich fortzuentwickeln. In den Vorbemerkungen in D. I. 3.1 des LEP wird dieses dahingehend konkretisiert, dass das Hochgeschwindigkeitssystem auf der Schiene und der Luftverkehr miteinander verknüpft werden müssen und dass eine abgestimmte Entwicklungsplanung beider Systeme umweltpolitisch notwendig ist (Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs von der Luft auf die Schiene).

Die Verknüpfung mit dem ICE-Fernverkehr ist am Düsseldorfer Flughafen gegeben und stellt ein großes, aber bisher noch nicht genutztes Potential für die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene dar (s. unter Ziff.6.6.1 dieser Stellungnahme). Auch wenn der LEP 1995 grundsätzlich Ausbauoptionen für den Verkehrsflughafen Düsseldorf hinsichtlich des Angebots interkontinentaler Luftverkehrsverbindungen über sehr große Entfernungen mit Non-Stop-Flügen (Ziel D.I.3.2.3) vorsieht, stehen die jetzt beantragten Kapazitätserweiterungen den Zielen der Landesplanung entgegen, da die Verknüpfung des Hochgeschwindigkeitsnetz' der Schiene und des Luftverkehrs in Düsseldorf bisher nicht zielorientiert – Verlagerung von Kurzstreckenflügen von der Luft auf die Schiene - erfolgt ist. Auf die leistungsfähige Verknüpfung der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn gehen die Erläuterungen unter B.I.3.1 des LEP 1995 ein. Im Übrigen ist von den Zielen des LEP nur ein Ausbau für interkontinentale Luftverkehrsverbindungen erfasst.

Die Ziele des in Aufstellung befindlichen Landesentwicklungsplans (LEP-Entwurf 2013/ geändert 2015) sind im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen. Nach Ziel 8.1-6 sind die landesbedeutsamen Flughäfen des Landes bedarfsgerecht zu entwickeln. Ein Bedarf für die beantragte Kapazitätserweiterung besteht jedoch nicht (s. unter Ziff.6.1 dieser Stellungnahme).

Der Regionalplan Düsseldorf „GEP 99“ nennt als Ziel einen dringenden Ausbau für den interkontinentalen und für den innereuropäischen Flugverkehr (Kapitel 3.7, Ziel 2). Dieses Ziel entspricht offensichtlich nicht mehr den aktuellen Zielvorstellungen der Regionalplanung. So wird ein Ausbau des Flughafens Düsseldorf in dem - in Aufstellung befindlichen - Regionalplan „Düsseldorf“ nicht mehr benannt. In dem Grundsatz G1 in Kap. 5.1.5 „Flugplätze/Luftverkehr“ heißt es jetzt, dass die Betreiber der Verkehrsflughäfen und Träger öffentlicher Belange eine möglichst sozial- und umweltverträgliche Abwicklung sowie einen Ausgleich von Nutzen und Belastungen des Luftverkehrs in der Region anstreben sollen. „Hierzu soll eine leistungsfähige Anbindung der Flughäfen an die Netze des öffentlichen Verkehrs angestrebt werden. Die Betreiber der Verkehrsflughäfen und die Träger öffentlicher Belange sollen sich außerdem für eine leistungsfähige Anbindung des Planungsgebietes

² BUND NRW (2015): NRW-Luftverkehrskonzept, Eckpunkte für einen zukunftsfähigen und umweltverträglichen Luftverkehr in NRW

Düsseldorf an das Luftverkehrsnetz einsetzen.“ In den Erläuterungen wird zu diesen Grundsätzen ausgeführt, dass das „Planungsgebiet Düsseldorf an das deutsche und das internationale Luftverkehrsnetz angeschlossen bleiben (soll).“ Weiter heißt es: „Für den steigenden Luftverkehr sollen in der Region insgesamt ausreichende Kapazitäten bereit gehalten werden. Hierbei gilt es, die an verschiedenen Flughafenstandorten vorhandenen Standortpotentiale und Ressourcen effizient einzusetzen und die unterschiedlichen – positiven wie negativen – Auswirkungen des Luftverkehrs regional angemessen zu verteilen. Eine Kooperation der Flugplätze Düsseldorf, Köln/Bonn, Weeze und Mönchengladbach kann hierfür ein Option darstellen.“

Dies bedeutet für den beantragten Ausbau zur Kapazitätserweiterung, dass in der Abwägung der Planfeststellung auch eine Bewertung unter Berücksichtigung der Planung und Abwicklung eines unter Umweltgesichtspunkten optimierten Luftverkehrs in der Gesamtregion erfolgen muss. Voraussetzung hierfür ist eine Darstellung und Bewertung von Alternativen „Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf den Schienenschnellverkehr“ - nach Auffassung der Naturschutzverbände unter Umwelt-/Klimaschutzaspekten vorrangig umzusetzen - sowie Kooperationen mit dem Flugplatz „Köln/Bonn“ und den regionalen Flugplätzen. Die Kooperation mit „Köln/Bonn“ und eine Verlagerung eines Teils des Regional- und Geschäftsverkehrs nach Mönchengladbach sind Ziele des „GEP 99“ (Kap. 3.7, Ziele 2, 3).

Insgesamt bedeuten diese Ziele und Grundsätze der Landes- und Regionalplanung, dass sich die Planfeststellung nicht nur - wie im Antrag dargelegt - mit den Kapazitätssteigerungen von Flugbewegungen am Standort Düsseldorf auseinandersetzen darf, sondern auch die Kooperation mit dem „Flughafen Köln/Bonn“ und Regionalflughäfen und die Verlagerung des Abwicklung des Bedarfs von Kurzstreckenflugzeugen auf die Schiene mit in der Entscheidung berücksichtigen muss. Dazu hätten diese Alternativen auch in der Bedarfsbegründung und UVS dargestellt und geprüft werden müssen (s. unter Ziff.6.6. dieser Stellungnahme).

4. Unbestimmte Entscheidungsgrundlage – „worst-case“ Betrachtung geboten

Der vorliegende Antrag ist auf bauliche Maßnahmen und die Änderungen des Betriebs gerichtet. Beide Änderungen zielen darauf, die Kapazitäten am Flughafen Düsseldorf zu erweitern. Zur Beurteilung der mit den beabsichtigten Änderungen einhergehenden Umweltauswirkungen ist eine Entscheidungsgrundlage erforderlich, die das Verkehrsaufkommen und die Anzahl der Flugbewegungen hinreichend bestimmt erscheinen lässt.

Der - der Ermittlung und Beurteilung der Umweltauswirkungen - zugrunde liegende Sachverhalt beruht auf dem Planungsszenario der Antragstellerin zum Verkehrsaufkommen für das Jahr 2030 und damit in erster Linie auf wirtschaftlichen und unternehmerischen Erwägungen. Dieses Szenario könnte, muss aber nicht identisch sein mit der Kapazität, die

maximal für die Flughafenanlage zugelassen wird. Letztlich bestimmt sich die „Maximalkapazität“ danach, was mit der Flughafenanlage technisch möglich ist³.

In den Antragsunterlagen finden sich entsprechende Hinweise, dass das beurteilte Szenario nicht mit dem Szenario identisch ist, das technisch möglich ist. Die – bedingt durch die Kapazitätserweiterung - zu beurteilenden Umweltauswirkungen wurden ermittelt, indem ein Referenzszenario, das auf den Flugverkehr in den sechs verkehrsreichsten Monaten im Jahre 2030 bei Beibehaltung der aktuellen Genehmigung abstellt, und ein Prognoseszenario, das auf den zu erwartenden Flugverkehr in den sechs verkehrsreichsten Monaten im Jahre 2030 bei Genehmigung der beantragten Änderungen abstellt, verglichen wurden. Das Referenzszenario wird mit 122.186 Flugbewegungen, das Prognoseszenario mit 138.200 Flugzeugen angegeben.

Geht man entsprechend den Angaben der Vorhabenträgerin davon aus, dass mit den 137.500 slotpflichtigen Bewegungen des Prognoseszenario in den sechs verkehrsreichsten Monaten bzw. den 249.500 slotpflichtigen Bewegungen im Jahr die technisch mögliche Menge zu 78 Prozent ausgenutzt wird (vgl. Antragschreiben vom 16.2.2015, S. 14), ergibt sich eine technisch mögliche Menge von rund 176.000 slotpflichtigen Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten bzw. rund 320.000 slotpflichtige Bewegungen im Jahr. Hinsichtlich dieser – technisch möglichen - Flugbewegungen sind die Umweltauswirkungen nicht geprüft worden.

Mangels rechtlicher Festlegung der zulässigerweise nutzbaren – ggf. reduzierter - Kapazitäten im Planfeststellungsbeschluss ist es erforderlich, der Beurteilung der Umweltauswirkungen das Ausschöpfen der Kapazitäten zugrunde zu legen. Auf die Untersuchung der technisch zulässigen Flugbewegungen könnte nur verzichtet werden, wenn ausgeschlossen ist, dass die Zahl jemals erreicht würde. Wie die Gutachter der Antragstellerin selbst mitteilen, handelt es sich bei den Angaben des Prognoseszenarios um eine Schätzung, die auch übertroffen werden kann. Die Antragstellerin ist nicht gehindert, höhere Flugbewegungen als beim Prognoseszenario abzuwickeln. Es ist möglich, dass durch veränderte Bedingungen und ein anderes Management höhere Flugbewegungen als derzeit erwartet erreicht werden können.

Die Naturschutzverbände fordern daher, im Sinne einer „worst-case“ Betrachtung alle Umweltauswirkungen, die vom erweiterten Betrieb und damit für rund 176.000 slotpflichtige Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten bzw. rund 320.000 slotpflichtige Flugbewegungen im Jahr ausgehen können, zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Dies erfordert eine grundlegende Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie.

5. Fehlende Überprüfung der Flugrouten

Bezüglich der Flugrouten weisen die vorgelegten Unterlagen nachfolgende Mängel auf.

³ Sachverständigenrat für Umweltfragen: Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten – Sondergutachten, März 2014, Seite 6.

5.1 Darstellung der Flugrouten

Die Darstellung der Flugrouten ist nicht nachvollziehbar und ermöglicht keine Beurteilung, wo in und welcher Weise die Belastungen durch Fluglärm zunehmen. Die Darstellung der Flugrouten im Flug- und Bodenlärmgutachten ist nur von sehr geringer Aussagekraft, da nicht erkennbar ist, mit welcher Häufigkeit sie genutzt werden und eine räumlich exakte Zuordnung nicht möglich ist. Möglichen Lärmbetroffenen ist es auch mit Hilfe des Berichts „Erläuterung der Eingangsdaten der Datenerfassungssysteme für das Referenz- und Prognoseszenario“ nicht möglich, die Zahl der Starts und Landungen nach Routen zu verorten.

5.2 Überprüfung der Flugrouten

Es ist fehlerhaft, dass die Flugrouten nicht überprüft worden sind und folglich eine Betrachtung in der UVS nicht erfolgt ist.

Nach Einschätzung der DFS (vgl. Schreiben der DFS vom 1.7.2015 als Anlage zum Begleitschreiben der Antragstellerin vom 29.2.2016) ist eine Änderung der Flugrouten „nach heutigem Stand“ auch angesichts der beantragten Kapazitätserweiterung auf 60 Slots pro Stunde nicht erforderlich.

Aus Sicht der Naturschutzverbände ist die Einschätzung der DFS keine ausreichende Grundlage dafür, die mit der beantragten Kapazitätserweiterung möglicherweise einhergehenden Auswirkungen auf die festgelegten Flugrouten zu negieren und folglich im Planfeststellungsverfahren nicht zu betrachten.

Auf eine Betrachtung der Flugrouten und ihrer Umweltfolgen kann nur dann verzichtet werden, wenn ausgeschlossen werden kann, dass die Betriebsänderung zu einer Überprüfung der Flugrouten führen kann. Dies kann nicht gesagt werden. Im Gegenteil spricht vieles dafür, dass die beantragte Kapazitätserweiterung eine Änderung der Flugroutenfestsetzung zur Folge hat, zumindest aber eine Überprüfung erfolgen muss. Denn die Zunahme der Flugbewegungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten von 43/45 auf 58/60 Flugbewegungen in der Stunde, also um 1/3, kann zu veränderten Lärmbelastungen führen, die auch eine veränderte Festsetzung von Flugrouten zur Folge haben kann. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die heute schon feststellbaren erheblichen Abweichungen von der Flugrouten insbesondere bei Landungen, um diese bewältigen zu können, zunehmen werden, und damit auch die Belastung außerhalb der Flugrouten. Hier wäre zu prüfen, ob dieser Entwicklung nicht durch neue Flugrouten Rechnung getragen werden muss.

Eine verfahrensrechtliche Relevanz einer Prognose bezüglich der Auswirkungen des beantragten Vorhabens auf die Flugrouten käme allenfalls einer Einschätzung des – aus diesem Grund im Verfahren zu beteiligenden - Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), das die Flugverfahren („Flugrouten“) förmlich festsetzt, zu.

Angesichts der gegenwärtigen verfahrensrechtlichen Schwierigkeiten bei der Planung und Zulassung eines Flughafens oder seiner Erweiterung wegen der weitgehenden rechtlichen Trennung zwischen dem Zulassungsverfahren (i. d. R. Planfeststellungsverfahren) einerseits und der Festlegung der Flugrouten andererseits, empfiehlt der Sachverständigenrat für

Umweltfragen (SRU)⁴, das BAF im Planfeststellungsverfahren frühzeitig zu beteiligen und zu verpflichten, dabei die Prognose im Hinblick auf die geplanten Flugrouten und ihre Durchführbarkeit in einem Gutachten förmlich bestätigen zu müssen. Zudem sollte die Prognose die künftigen An- und Abflugverfahren so exakt abbilden, wie es nach dem Stand der Planung möglich ist.

Mangels Vorliegen einer belastbaren Einschätzung gehen die Naturschutzverbände daher davon aus, dass die beantragte Kapazitätserweiterung eine Änderung der Flugroutenfestsetzung nach sich ziehen wird, und fordern daher eine Überprüfung der bestehenden Flugrouten für den Prognosefall. Entsprechend müssen die Flugrouten im Rahmen der UVP für das Planfeststellungsverfahren hinsichtlich der Umweltauswirkungen überprüft werden.

Im Übrigen spricht einiges dafür, dass die Flugrouten im anstehenden Planfeststellungsverfahren im Rahmen der UVP schon deswegen unter Umweltgesichtspunkten zu betrachten sind, weil dies bisher noch nie erfolgt ist, so dass es jetzt nachgeholt werden muss. Ansonsten wäre eine spätere Veränderung der Flugrouten, die ohne Durchführung der UVP erfolgen würde, eine Umgehung der UVP-Betrachtung im Planfeststellungsverfahren.

6. Bedarf und Alternativenbetrachtung

Die Alternativenbetrachtung ist unzureichend und genügt den fachgesetzlichen Anforderungen nicht. In verfahrensrechtlicher Hinsicht ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), die geprüften Alternativen darzustellen.

Die Ausführungen in der vorgelegten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) lassen die Mängel bei der Alternativenbetrachtung für das beantragte Vorhaben offen zu Tage treten. Als Ausgangspunkt der „Alternativenprüfung“ wird in der Umweltverträglichkeitsstudie zugrunde gelegt, dass die Nachfrage für das Angebot von Flugbewegungen weder nach den Gesetzen des Marktes anderswo befriedigt noch dirigistisch verlagert werden kann. Dementsprechend gibt es hinsichtlich der Erweiterung der Flugbewegungen keine Betrachtung der Alternativen (UVS, Seite 26).

Diese Vorgehensweise verkennt das Wesen der Planfeststellung. Jede hoheitliche Planung ist wegen den von ihr ausgehenden Einwirkungen auf Rechte Dritter, spätestens wenn es um die Zulassung konkreter Planungsmaßnahmen geht, rechtfertigungsbedürftig. Deshalb muss jeder Plan vernünftigerweise geboten sein, was sich nach den Zielsetzungen des einschlägigen Fachplanungsrechts richtet. Erst aus diesem Grund kann er dem Wohl der Allgemeinheit dienen und deshalb überhaupt geeignet sein, entgegenstehende Belange (insbesondere Eigentumsrechte Dritter) zu überwinden. Eine luftverkehrsrechtliche Planfeststellung ist dann gerechtfertigt, wenn sie in Einklang steht mit den öffentlichen Belangen und wenn sie zur Verfolgung dieser Ziele objektiv erforderlich ist. Neben der Rechtfertigung des Bedarfs kommt dabei der Prüfung, ob der Bedarf nicht durch andere

⁴Sachverständigenrat für Umweltfragen: Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten – Sondergutachten, März 2014, Seite 3.

geeignete weniger einschränkende Maßnahmen befriedigt werden kann, herausragende Bedeutung zu.

Für die UVP hat das zur Folge, dass die möglichen geeigneten Alternativen hinsichtlich der Umweltauswirkungen dazustellen und miteinander zu vergleichen sind. In diesem Zusammenhang bestehen größte Bedenken bezüglich des von Vorhabenträgern angeführten Bedarfs.

6.1 Zweifelhafte Bedarfsbestimmung

An die Verkehrsprognose und die vorzulegenden Unterlagen sind hohe Anforderungen zu stellen. Der Bedarfsprognose kommt außer für die Planrechtfertigung eine maßgebliche Bedeutung für die Dimensionierung der Anlage und für die Bestimmung und Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens, das heißt, der von dem Flugplatz fortan ausgehenden und zu bewältigenden Probleme, zu.

Die (gutachterliche) Ermittlung des Verkehrsbedarfs und die prognostizierte Nachfrage nach Luftverkehrsverbindungen sollte in zwei Schritten erfolgen: In einem ersten Schritt ist das in überschaubarer Zukunft realistische flughafenspezifische Aufkommen an Fluggästen, Luftfracht und Luftpost (so genannte Verkehrseinheiten) voraus zu schätzen. Auf der Grundlage seriöser Verkehrsstatistiken und -prognosen ist zu fragen, wie sich die Nachfrage an dem konkreten Flugplatz unter bestimmten Prämissen entwickeln wird. Entscheidend sind Größe und Kundenpotential des Einzugsgebiets, das heißt, der Teilräume, aus denen der Flugplatz seinen Quell- und Zielverkehr bezieht.

In einem zweiten Schritt ist darzustellen, in welcher Weise das geschätzte Aufkommen an Verkehrseinheiten voraussichtlich durch die an dem Flugplatz vertretenen Fluggesellschaften abgewickelt werden (soll). Erst dies erlaubt eine Umrechnung der Verkehrseinheiten in Flugbewegungen, die entscheidende Planungsgröße für die kapazitäre Auslegung wie die vom Flugplatz ausgehende Belastung der Umgebung. Das konkrete Verhältnis zwischen dem Verkehrsaufkommen und den Flugbewegungen hängt wiederum in erster Linie vom Sitzplatzangebot der zum Einsatz kommenden Flugzeugmuster und von deren Ausnutzungsgrad ab.

Gemessen an diesen Anforderungen weist die vorgelegte Bedarfsermittlung, die die beantragte Kapazitätserweiterung rechtfertigen soll, erhebliche Defizite auf.

6.2 Keine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung

Bei einer verkehrsträgerübergreifenden bundesweiten Betrachtung des Verkehrsaufkommens wird nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes deutlich, dass innerdeutsche Flüge seit der Wirtschaftskrise 2008 eine markante und bleibende Entkoppelung und damit einen massiven Rückgang der Personentransportintensität ausweisen (Vergleich zu 100% 2004 / 2014 = 84,5 %; zur Entwicklung der Flugastzahlen und Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf im folgenden). Mit dem Einsetzen der Luftverkehrssteuer ist seit dem Jahr 2011 ein negativer Trend zu verzeichnen, während die Fahrgastzahlen im Schienenfernverkehr zunehmen. Insgesamt wuchs der

Schienerfernverkehr um 12,2 % seit dem Jahr 2004. Der Fernlinienbusverkehr verzeichnet seit Liberalisierung im Jahr 2013 ein massives Wachstum von 553,3 %.

Es fehlt im Rahmen der Bedarfsanalyse und gebotenen Alternativenbetrachtung eine Einbeziehung der möglichen Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn. Hier besteht sowohl bundesweit als auch für den Flughafen Düsseldorf ein erhebliches Potenzial, das auch nach den Zielen der Landesplanung zu beachten ist (s. unter Ziff.3 dieser Stellungnahme). Das durch die Hochgeschwindigkeitsverbindungen der Bahn entstandene Verlagerungspotenzial wird nicht ansatzweise zur Vermeidung innerdeutscher und grenzüberschreitender Flugbewegungen ausgeschöpft⁵ (zum Flughafen Düsseldorf s. unter Ziff.6.6.1 dieser Stellungnahme). Hinzuweisen ist auch auf den Rückgang der innerdeutschen Geschäftsreisen, der auch dadurch bedingt ist, dass die Unternehmen die Mitarbeiter durch viele betriebliche Zertifizierungen, wie z. B. Öko-Audit, nur noch per Bahn / Pkw reisen lassen (Klimaanpassung).

6.3 Mangelhafte Verkehrsprognose

Die vorgelegte Verkehrsprognose der Airport Research Center GmbH (ARC) geht von einer Zunahme des Originäraufkommens am Flughafen Düsseldorf von 21,8 Millionen (2014) auf 39,9 Millionen Fluggäste aus. Das bedeutet einen Anstieg um 83 % bis zum Jahr 2030. Unterstellt wird ein engpassfreies Szenario. Allerdings handelt es sich nicht um eine Prognose, sondern - auch nach Ansicht der Gutachter - um eine „Potenzialanalyse“. Eine solche Analyse genügt den an die Rechtfertigung von Ausbau- und Kapazitätserweiterungen zu stellenden Anforderungen nicht. Welche ökonomischen Trends und welche Angebotsentwicklung hier unterstellt werden, bleibt unklar. Offenbar gehen die Gutachter von einer weiteren und zwar massiven Kostensenkung im Flugverkehrsangebot aus, was dann fast die Verdoppelung der Nachfrage (plus 89%) verursacht. Faktisch zeigen sich auch beim Billigflieger-Angebot Sättigungstendenzen und ein Abschwächung der Wachstumsraten.

Verlängert man den Vergleichszeitraum und schließt die Jahre 2007 und 2008 aus, schwächt sich der Wachstumstrend in Düsseldorf deutlich ab. Zwar gibt es immer noch einen deutlichen Anstieg der Fluggäste. Die Zahl der Flugbewegungen ist im gleichen Zeitraum aber gesunken. Daher gibt es keine Notwendigkeit zur Änderung der Betriebsgenehmigung und zur Erhöhung der Koordinationseckwerte bzw. Slots. Eine Entlastung bringt im Übrigen auch der Verzicht auf Flugbewegungen bei IFR-Flügen unter 2 MTOM. Diese Entlastung wurde bei den Berechnungen nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt.

Behauptet wird in der ARC-Prognose ferner, dass diese errechnete Steigerung der Nachfrage nach Flugangeboten „nicht andernorts befriedigt noch dirigistisch verlagert werden“ könnte (ARC-Gutachten S. 10). Dem ist zu widersprechen.

Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt die weitgehende Überlappung des Einzugsgebiets von Düsseldorf mit dem der anderen Flughäfen in NRW.

⁵ Vgl. auch BUND-Konzept zur sofortigen Verlagerung von Kurzstreckenflügen am Flughafen Frankfurt am Main auf die Bahn –Dr. Werner Reh, 2014, Berlin: für Flugstrecken von Frankfurt nach Düsseldorf, Basel, München, Brüssel, Hamburg und Berlin wird ein Verlagerungspotenzial von 3 Millionen Reisenden (28.000 Flüge) ermittelt.

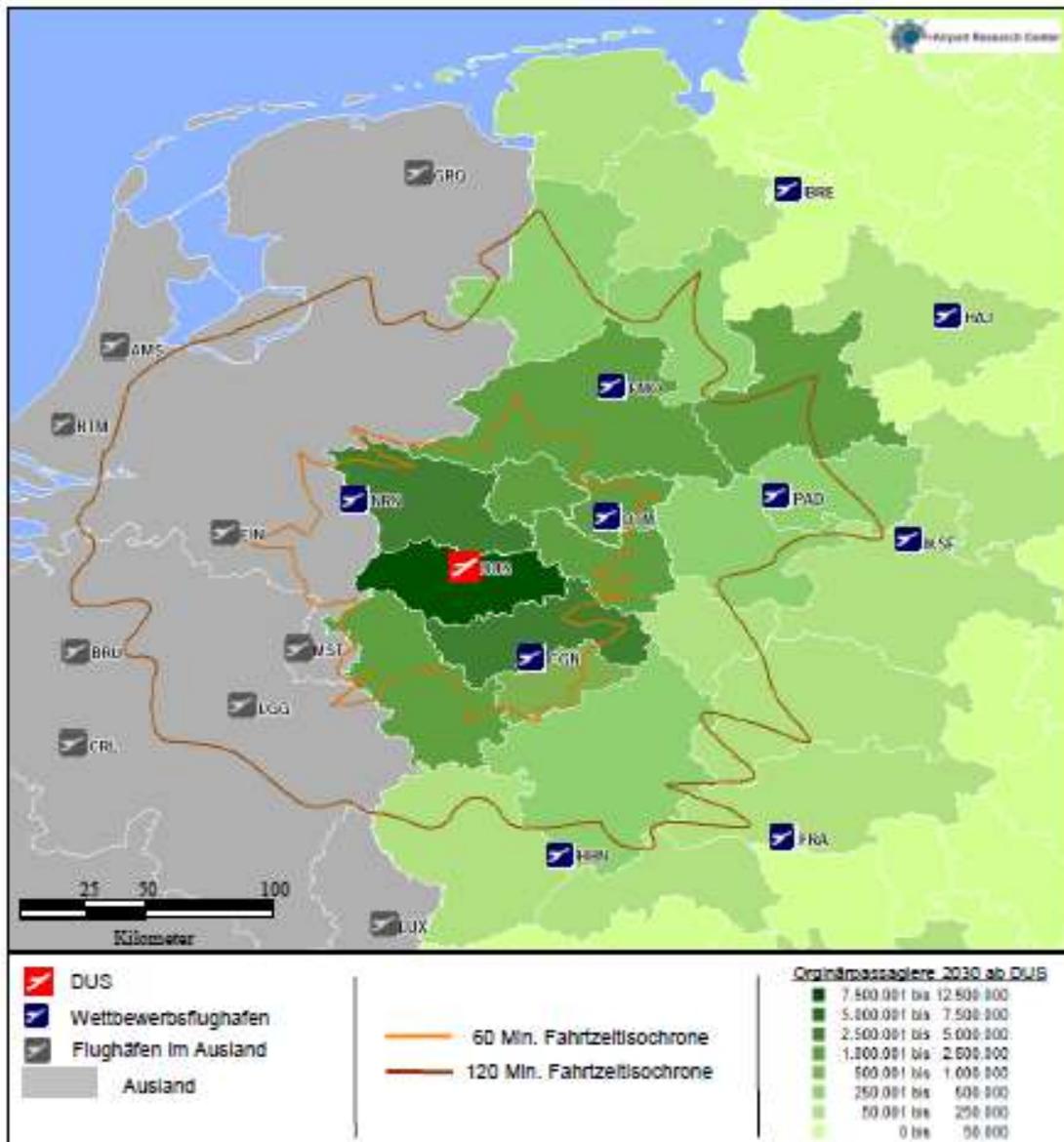


Abb. 1: Herkunft der Passagiere des Flughafens Düsseldorf im Jahr 2030 (engpassfreies Szenario). (Quelle: ARC: Verkehrsprognose, S. 115)

Der Flughafen Düsseldorf wächst in erheblichem Maße durch Umverteilung von Fluggästen und Flugbewegungen von anderen NRW-Flughäfen. Für die Bedarfsermittlung ist es nicht ausreichend, ein Kundenpotential für den Flughafen Düsseldorf – isoliert - geltend zu machen. Vielmehr müssen die – für dieses Kundenpotential bereits - bestehenden Beförderungskapazitäten im Einzugsbereich des Flughafens Düsseldorf ermittelt und gegenübergestellt werden.

6.4 Vernachlässigung des Trends zu größerem Fluggerät, höherer Auslastung und Nachfrage

Übersehen wird in der ARC-Verkehrsprognose der Trend zu größeren Flugzeugen (genauer: Flugzeugmuster mit höheren Sitzplatzkapazitäten). Diesen gibt es an allen großen Flughäfen

in Deutschland und auch in Düsseldorf. Die Flugbewegungen sind gegenüber dem Jahr 2008 rückläufig und nehmen nach dem Jahr 2011 auch weiter ab.

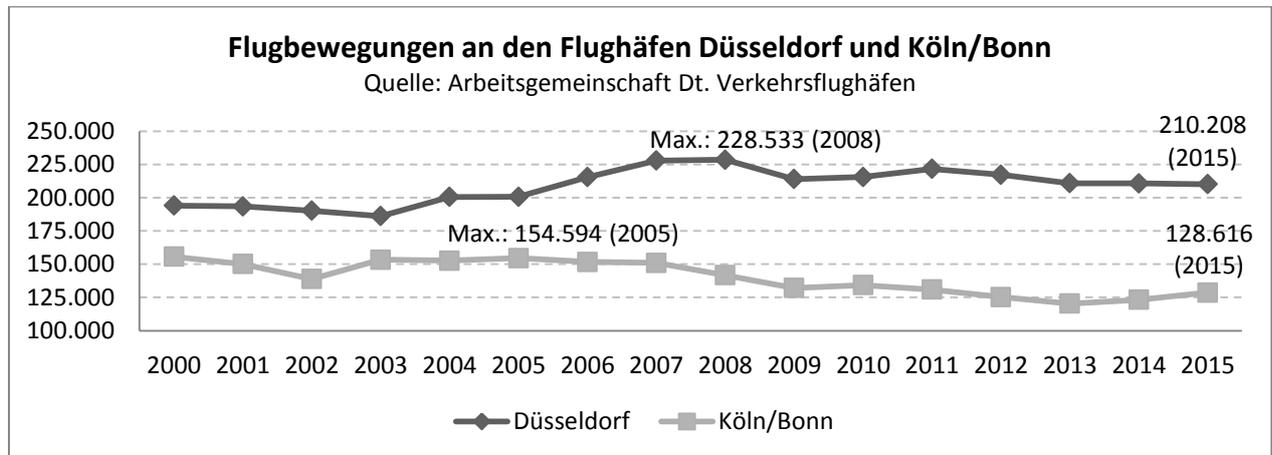


Abb. 2: Flugbewegungen an den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn; Quelle: Stellungnahme der Bundesvereinigung gegen Fluglärm zur Anhörung des Landtags NRW zum NRW Luftverkehrskonzept am 31.5.2016, S. 8 (Basis: ADV-Statistiken).⁶

Es gibt keinen Grund anzunehmen, dass sich dieser Trend nicht weiter fortsetzt. Er ist deutschlandweit an den großen Flughäfen zu beobachten und bedeutet eine auch ökologisch wünschenswerte Effizienzsteigerung und CO₂-Minderung. Auch das Gutachten i.A. des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) „Grundlagenermittlung für ein Luftverkehrskonzept der Bundesregierung“ vom 30.11.2015 (Bearbeiter DIW Econ u.a.) sieht hier keinen Trendwechsel.

Im Gegensatz der in den Kapitel 2.4.2 / 5.3.3 des ARC-Gutachtens dargestellten Entwicklung geht die IHK-Saisonumfrage allein im Rhein-Kreis Neuss von ganz anderen Erwartungen aus. Der Presse (RP, NGZ vom 21. Juni 2016) war zu entnehmen, dass der Klimaindex (Reiseveranstalter und Reisebüros) bei 95,7 % liegt. Das ist der niedrigste Stand der vergangenen fünf Jahre. Grund sind die Unruhen in den klassischen Reiseländern wie Griechenland und die Türkei sowie die Länder der nordafrikanischen Küste. Entsprechend schlecht fallen die Zukunftserwartungen aus; 41 % der Unternehmen haben lt. IHK negative Erwartungen. Diese Aspekte finden im Gutachten keine Berücksichtigung.

Die dargestellten Wechselwirkungen mit alternativen Verkehrsträgern (Kap. 2.4.3 / 5.3.4) verkennt die Entwicklungen und Potentiale alternativer Verkehrsträger, insbesondere beim Schienenschnellverkehr.

Der Einfluss der Ölpreisentwicklung (Kap. 2.4.4 / 5.3.5 ARS) auf die Luftverkehrsnachfrage wird unterschätzt. Da lt. Energy Watch Group das Peak des Erdöls bereits im Jahr 2006 erreicht wurde und die globale Förderung bis zum Jahr 2030 auf etwa die Hälfte abnehmen wird, sehen die Prognosen für stabile Kerosinpreise nicht gut aus. Selbst die OECD geht davon aus, dass bis zum Jahr 2030 die Kraftstoffpreise wieder extrem ansteigen und der Kraftstoffpreis sich um 800 % erhöhen wird. Die jetzige Preispolitik wird sich in den nächsten Jahren wieder normalisieren, so dass die Preise nach 2020 – 2030 wieder kontinuierlich überproportional ansteigen. Der Einflussfaktor „Ölpreis“ wird bei der Prognose der

⁶ LT Drucks. 16/3937: Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 31. Mai 2016; Stellungnahme der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) e.V. S. 6.

flughafenunabhängigen Luftverkehrsnachfrage und dem zugrundeliegenden Szenario der Wirtschaftsentwicklung (Kap. 5.4.1, Tabelle 5- 9) falsch eingeschätzt. Selbst die Internationale Energieagentur hat Peak Oil als lange überschritten anerkannt. Die prekäre Lohnentwicklung bei vielen Bürgern lassen eine finanzielle Überforderung erwarten, so dass die Flugreisen ebenfalls den Peak überschritten haben.

Bei den fiskalischen Belastungen (Kap. 2.4.5 / 5.3.6) ist zu berücksichtigen, dass auf Grund der Klimaschutzziele sich über kurz oder lang die Notwendigkeit ergibt, die Subventionen des Luftverkehrs, insbesondere die Befreiung des Flugkerosins von der Energiesteuer und der internationalen Flugtickets von der Umsatzsteuer, zu streichen. Die Steuerbefreiungen erreichen lt. Subventionsbericht des Umweltbundesamtes (UBA) jährlich eine Höhe von 6,9 Milliarden Euro für das Kerosin und 3,5 Milliarden Euro für die Umsatzsteuer der internationalen Tickets (Bezugsjahr 2010).

6.5 Unzulängliche Kapazitätsuntersuchungen

Die Flugbewegungszahlen für das Jahr 2030 wurden - laut Erläuterung der Eingangsdaten der Datenerfassungssysteme für das Referenz- und das Prognoseszenario 2030 von Airsight und für die Kapazitätsuntersuchung des Zweibahnsystems vom Institut für Flugführung (DLR) nicht, wie planerisch notwendig, auf der Basis einer Prognose der Fluggast- und Flugbewegungsprognose ermittelt, sondern auf der Grundlage einer Berechnung des Slotvolumens und sowie einer angenommenen Ausschöpfungsrate dieses Volumens. Damit fehlt eine belastbare Verkehrsprognose, aus der sich die geltend gemachte Kapazitätserweiterung ableiten ließe.

Auch die Kapazitätsberechnung der DES wurde offenbar ohne Abstimmung mit der ARC-Potentialanalyse durchgeführt und weicht um 40.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten ab. Der entscheidende Wert der Zahl der Flugbewegungen im Jahr 2030 ist somit unklar und nicht eindeutig bestimmt – laut Aussage der Antragstellerin (vgl. Antragschreiben vom 16.2.2015, S. 13) ist sogar von bis zu 178.000 Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten auszugehen.

Die Kapazitätsuntersuchung des Zweibahnsystems durch das DLR sollte weder die Überlastung des heutigen Zweibahnsystems im Rahmen der Nutzungsvorgaben des Angerlandvergleichs noch die Notwendigkeit einer zukünftig flexibleren oder erhöhten Nutzung der Nordbahn begründen: „Das Ziel dieser Studie ist die Ermittlung der praktischen Kapazität des aktuellen Zweibahnsystems ohne Berücksichtigung betrieblicher Einschränkungen im Luftraum oder auf den Vorfeldern.“ (DLR, Kapazitätsuntersuchung Zweibahnsystem, S. 5.) Diese Aufgabenstellung widerspricht dem Versprechen der Antragstellerin, den Angerlandvergleich voll beibehalten zu wollen, und verfehlt andererseits den Zweck der Begründung der Kapazitätsausweitung.

Damit kann weder die beantragte flexiblere noch die vermehrte Nutzung der Nordbahn begründet werden. Zielvorgabe ist auch nicht ein Nachfrageüberhang nach Flugbewegungen, sondern der Abbau von Verspätungen (vgl. Antragschreiben vom 16.2.2015, S. 13). Ein Abbau von Verspätungen ist aber auch durch andere Mittel möglich, insbesondere durch eine realistische Kalkulation der Umläufe.

Dass die beantragte Änderung der Betriebsgenehmigung nicht tatsächlich aus Kapazitätsgründen erfolgt, zeigt die Feststellung, dass im Rahmen der derzeitigen Regelung derzeit 131.000 Flugbewegungen innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate möglich sind bzw. 122.176 im Linien- und Charterverkehr, dass diese Kapazitätsgrenze in der Praxis aber nicht erreicht würde.

Der beantragte Wegfall von Starts von Flugzeugen unter 2 Tonnen Startmasse (MTOM) stellt eine weitere Maßnahme zur Entspannung evtl. Überlastungen. Ebenso können weitere Maßnahmen zur effizienteren Slotvergabe und damit zur Erhöhung der Auslastung und der Effizienz des Flughafens Düsseldorf unternommen werden. Mit 109 Passagieren pro Flug liegt sie auch im Vergleich zu anderen Flughäfen gleicher Größe in der unteren Bandbreite. Auch die angenommene Steigerung bis Jahr 2030 würde diesen Sachverhalt nicht ändern.

Abschließend ist festzustellen, dass die seitens der Vorhabenträgerin vorgelegten Gutachten einen zusätzlichen verkehrlichen Bedarf, der die beantragte Kapazitätserweiterung rechtfertigen könnte, nicht belastbar erkennen lassen. Mit der diffusen Bedarfsermittlung geht - nahezu zwangsläufig – eine unzureichende Alternativenbetrachtung einher.

6.6 Alternativenbetrachtung

Aus Sicht der Naturschutzverbände könnte ein „Bedarf“ allenfalls darin zu sehen sein, einem verkehrlichen Bedürfnis im Einzugsbereich des beantragten Vorhabens Rechnung zu tragen. So könnte es darum gehen zu ermöglichen, dass Menschen aus dem Einzugsbereich des Flughafens Düsseldorf, etwa aus dem Ruhrgebiet, ein bestimmtes Ziel in einer bestimmten Zeit und unter Nutzung eines möglichst klima- und umweltfreundlichen Verkehrsträgers erreichen können.

Das vorstehende Verständnis des verkehrlichen Bedarfs zugrunde gelegt, ist die durchgeführte „Alternativenprüfung“ völlig unzureichend, da sich aufdrängende Alternativen von vornherein nicht betrachtet wurden. Eine vergleichbare Alternative ist dann gegeben, wenn das Ziel in zumutbarer anderer Weise erreicht werden kann. In diese Betrachtung sind nicht nur die Flugbewegung selbst, sondern damit zusammenhängende Aspekte wie die An- und Abreise einzubeziehen. Unter diesem Gesichtspunkt sind mindestens die nachfolgenden Alternativen zu betrachten:

6.6.1 Alternative „Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene“

Das ARC-Gutachten verzichtet vollständig auf die Einbeziehung der Möglichkeiten der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene. Abgesehen von dem Fehler durch das Übersehen des Trends zu größeren Flugzeugen ist die Vernachlässigung der Möglichkeiten der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene ein weiterer gravierender Fehler der ARC-Prognose.

Die NRW-Flughäfen bieten aufgrund ihrer geografischen Lage in der Mitte Westeuropas und ihren guten Schienenanbindungen bundesweit die besten Chancen für eine Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene. Der Bund für Umwelt und Naturschutz Landesverband

NRW hat einer Studie⁷ berechnet, dass in NRW ein Potenzial von 70.000 Flügen bzw. 6 Millionen Flugreisen pro Jahr vorhanden ist, die sofort auf die Schiene verlagert werden könnte, weil deren Flugziele innerhalb von vier Stunden erreicht werden können und die parallel verkehrenden ICE-Züge grundsätzlich ausreichende Sitzplatzkapazitäten frei haben. Bezogen auf den Flughafen Düsseldorf beträgt dieses Potenzial 19.900 sofort verlagerbare Flüge (Gesamtpotenzial 26.920) bzw. 19,1 Millionen Fluggäste (insgesamt 26,1 Millionen Fluggäste; vgl. Tabelle 1). Das AIRail-System der Deutschen Bahn und Lufthansa („AIRail“) bietet einen guten Ansatz für eine Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene und ist bereits in Betrieb: An den Bahnhöfen Düsseldorf, Köln, Stuttgart, Karlsruhe, Kassel-Wilhelmshöhe und weiteren wird vor der Bahn-Anreise zum Frankfurter Flughafen eine kombinierte Bahnfahrt und Einchecken zum Flug ermöglicht (ein Ausdruck der Bordkarte gilt als Bahnticket). Nach der Einführung von AIRail in Köln wurden ab dem Jahr 2007 die Flugverbindungen von Köln nach Frankfurt eingestellt. Dagegen wurde auch nach Etablierung der AIRail-Verbindung Frankfurt-Düsseldorf im Sommer 2013 die Lufthansa-Flugverbindung Düsseldorf-Frankfurt beibehalten, obwohl die Bahnfahrt nur 72 Minuten dauert, und dies trotz schlechter Auslastung dieser Flüge.

Wie in Köln/Bonn könnte in Düsseldorf auf 2245 Starts bzw. 4490 Flugbewegungen nach Frankfurt verzichtet werden. Eine Vertiefung der Kooperation von Bahn, Airlines und Flughäfen würde den bestehenden Trend zur Verlagerung beschleunigen und eine schrittweise Ausschöpfung des Potenzials erreichen, auch für Umsteiger. Schon heute wird die ökonomisch bedeutsame „Konnektivität“ des Rhein-Ruhrgebiets zum Interkontverkehr in Frankfurt über die Bahn gesichert. Eine Vertiefungsmaßnahme sollte die Einführung von Codesharing für Bahn-Umsteiger auf Interkont-Flüge sein.

Die folgende Grafik zeigt die Flüge von NRW-Flughäfen (Start), deren Ziele innerhalb von 4 Stunden per Zug erreichbar sind.

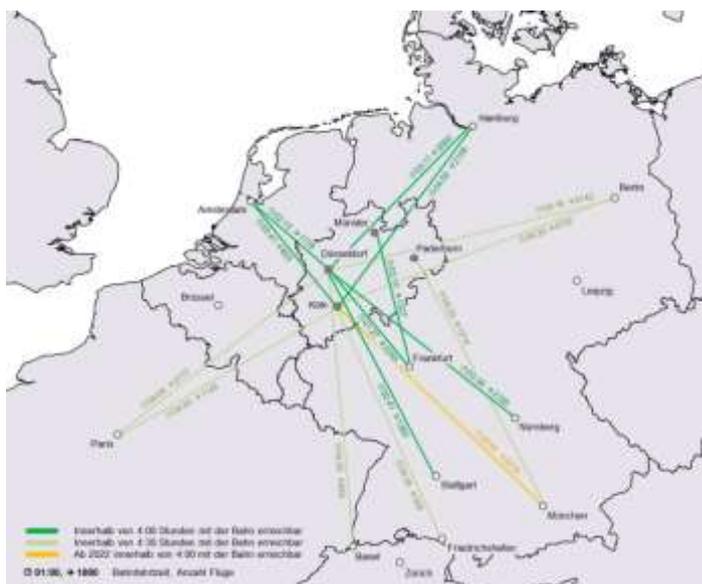


Abbildung 3: Auf die Schiene verlagerbare innerdeutsche und grenzüberschreitende Kurzstreckenflüge von Hauptverkehrsflughäfen in NRW. Verlagerbare Relationen ab 300 Flügen pro Jahr (2014). Quelle BUND: NRW-Luftverkehrskonzept, S. 15.

⁷ Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband NRW: NRW-Luftverkehrskonzept – Eckpunkte für einen zukunftsfähigen und umweltverträglichen Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen, August 2015, Seite 21.

Die nachfolgende Tabelle 1 nennt Details zu Starts, Passagierzahlen und Auslastung dieser verlagerbaren Flüge.

Tabelle 1: Auf die Schiene verlagerbare innerdeutsche und grenzübergreifende Kurzstreckenflüge von Hauptverkehrsflughäfen in NRW. Verlagerbare Relationen ab 300 Flügen pro Jahr (2014). Quelle: BUND-Luftverkehrskonzept NRW, S. 16.

Herkunfts- Flughafen	Zielflughafen	Starts	Passagiere (Hinflug)	Auslastung	Bahn- fahrtzeit	Verlagerungs- potenzial
Düsseldorf	Berlin TXL	5142	555444	68,1%	04:16	Sofort bei Einsatz von Sprintern
Düsseldorf	Hamburg	3560	301160	60,3%	03:11	Sofort
Düsseldorf	Paris CDG	2777	236068	67,8%	04:04	Sofort
Düsseldorf	Frankfurt	2245	196280	66,6%	01:27	Sofort
Düsseldorf	Nürnberg	2185	110047	64,5%	03:38	Sofort
Düsseldorf	Amsterdam	1739	94804	76,6%	02:13	Sofort
Düsseldorf	Stuttgart	1360	75765	65,9%	02:33	Sofort
Köln/Bonn	Amsterdam	853	43969	64,5%	02:41	Sofort
Düsseldorf	München	6406	763653	71,8%	04:47	Prinzipiell vorhanden
Düsseldorf	Basel	653	33203	56,1%	04:20	Prinzipiell vorhanden
SUMME Verlagerungspotenzial sofort		19861	1613537	Ø 67,3%		

Das Potenzial für eine sofortige Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene beläuft sich auf 19.861 Starts bzw. 1,6 Millionen Einsteiger, bzw. wenn man die Rückflüge einbezieht, etwa 40.000 Flugbewegungen und 3,2 Millionen Fluggäste.

Die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene hätte im Rahmen der UVS als Alternative zum beantragten Kapazitätsausbau erwogen werden müssen.

6.6.2 Alternative „Kooperation mit dem Flughafen Köln/Bonn“

In der aktuellen Flughafenlandschaft herrscht insbesondere in Nordrhein-Westfalen das Prinzip der wechselseitigen Kannibalisierung. Der Flughafen Düsseldorf wuchs in den letzten

Jahren zu Lasten des Flughafens Köln/Bonn und der Regionalflughäfen Niederrhein, Paderborn/Lippstadt, Münster/Osnabrück und – in längerfristiger Betrachtung – auch Dortmund. Der Trend hin zu größeren Flughäfen mit größerem Einzugsgebiet hat sich in den letzten Jahren verstärkt. Auch die Low Cost Carrier haben seit Jahren ihre Strategie verändert und frequentieren vermehrt die größeren Flughäfen. Hinzu kommt ein Strategiewechsel des Flughafens Düsseldorf, der verstärkt um Billigfluglinien wirbt, um sein Wachstum zu erhöhen.

Das folgende Diagramm zeigt die Passagierentwicklung seit dem Jahr 2010. Die Kooperation von Flughäfen ist unter drei Prämissen sinnvoll und Erfolg versprechend:

1. Es gibt eine Arbeitsteilung bei der Nachfrage zwischen diesen Flughäfen
2. Die kooperierenden Flughäfen haben gute Schienenverbindungen.
3. Durch die Kooperation können klare Umweltvorteile erreicht werden.

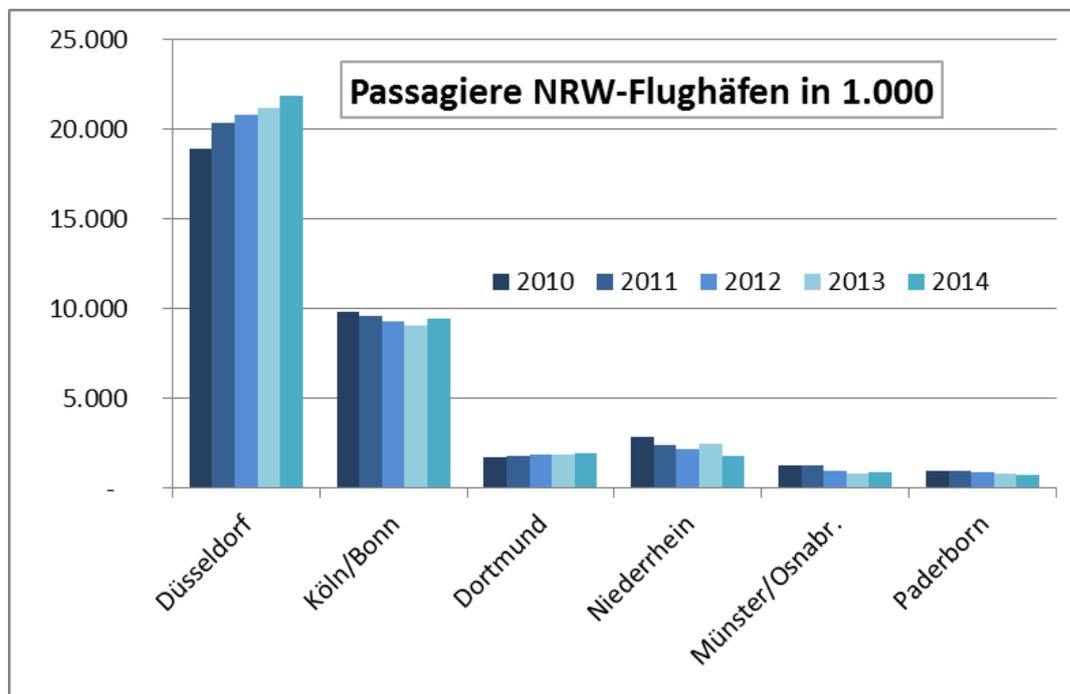


Abb. 4: Passagierentwicklung an NRW-Flughäfen
(Darstellung gem. Statist. Bundesamt und Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen)

Die folgende Tabelle 2 belegt die Verlagerung von Fluggästen von NRW-Flughäfen auf den Flughafen Düsseldorf.

*Tabelle 2: Prozentuale Verteilung des Fluggastaufkommens der Flughäfen in NRW
(Quelle: Stellungnahme der Bundesvereinigung gegen Fluglärm zur Anhörung des Landtags NRW zum NRW Luftverkehrskonzept am 31.5.2016, S. 7)*

Prozentuale Verteilung des Fluggast-Aufkommens in NRW							
Flughäfen	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Düsseldorf	52,3%	53,0%	55,7%	57,7%	58,4%	59,5%	58,7%
Köln/Bonn	28,6%	27,5%	26,4%	25,7%	25,0%	25,7%	27,0%
Weeze	7,1%	8,1%	6,6%	6,1%	6,8%	4,9%	5,0%
Dortmund	5,0%	4,9%	5,0%	5,3%	5,3%	5,4%	5,2%
Münster/Os.	4,1%	3,7%	3,6%	2,8%	2,3%	2,4%	2,1%
Paderborn/ Lipp.	2,9%	2,9%	2,7%	2,4%	2,2%	2,1%	2,0%
NRW gesamt	34.017.448	35.843.146	36.504.502	36.118.039	36.366.594	36.732.510	38.298.941

Die beiden großen Flughäfen in NRW erfüllen die drei Kriterien:

Es wäre ein erster großer Schritt zur Erhöhung der Effizienz des NRW-Flughafensystems und eine Alternative zur beantragten Kapazitätserweiterung für den Flughafen Düsseldorf.

Der Flughafen Köln ist auch zu den Tagesstunden nicht ausgelastet. Es wäre denkbar, von dort die in Düsseldorf zusätzlich beantragten Flugbewegungen abzuwickeln.

Als stadtnah platzierter Flughafen löst der Flughafen Düsseldorf hohe Lärmbetroffenheiten aus. Eine Kooperation darf nur erfolgen, wenn unter Umwelt- und Gesundheitsschutzaspekten eine Verbesserung für die Anwohner des Flughafens Köln/Bonn erreicht wird.

Erfolgreiche Beispiele für Kooperationen in Multi-Airport-Systemen gibt es z.B. in Chicago mit 3, in London mit 5, in San Francisco mit 3 und in Tokyo mit 3 Flughäfen (Tokyo Ibaraki ist noch nicht verfügbar).

Die Option einer Kooperation mit dem Flughafen Köln/Bonn hätte als Alternative zum Kapazitätsausbau erwogen und betrachtet werden müssen.

6.6.3 Alternative „Verlagerung von Flugbewegungen auf Regionalflughäfen“

Die Entwicklung hat gezeigt, dass die Erweiterung des Flugverkehrs von Düsseldorf zu Lasten der Regionalflughäfen gegangen ist. In Weeze, in Münster/Osnabrück und in Paderborn/Lippstadt ist der Anteil am gesamten Flugverkehr in NRW gefallen. Es ist zu vermuten, dass sich mit der beantragten Kapazitätserweiterung für den Düsseldorfer Flughafen dieser Trend fortsetzen würde. Für eine Alternativbetrachtung ist entscheidend, ob die Regionalflughäfen die Kapazität für mehr Flugzeuge haben und ob diese Flughäfen sich so nah zu dem Potential von Fluggästen des Düsseldorfer Flughafens befinden, dass diese für diese eine zumutbare Alternative darstellen. Dies ist zumindest teilweise, etwa für das Ruhrgebiet, der Fall. Aus Sicht der Naturschutzverbände ist zu vermuten, dass dies die bei

den Regionalflughäfen vorhandenen Kapazitäten in der Summe für den gesamten geplanten Mehrbetrieb eine geeignete Alternative darstellen.

6.6.4 Alternative „Verbesserung des Flugabwicklungsmanagements“

Es wird keine ausreichende Begründung gegeben, warum das (technische) Potential des Flughafens nicht vorrangig ausgenutzt werden kann, zum Beispiel durch ein verbessertes Flugabwicklungsmanagement, um auf diese Weise zumindest die nachteiligen Umweltauswirkungen durch die bauliche Maßnahmen zu minimieren.

Abschließend stellen die Naturschutzverbände ausdrücklich klar, dass es ihnen beim Aufzeigen zu prüfender Alternativen nicht darum geht, dem seitens der Vorhabenträgerin geltend gemachten Bedarf für eine Kapazitätserweiterung das Wort zu reden, sondern, dass es gilt zu verdeutlichen, dass das beantragte Vorhaben nicht alternativlos ist. Die Einschätzung, ob die Verlagerung des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf andere Flughäfen eine sich aufdrängende Alternative darstellt, setzt voraus, dass diese Alternativen überhaupt in Betracht gezogen und geprüft werden. Ohne diese Alternativenbetrachtung scheidet eine Planrechtfertigung für das beantragte Vorhaben von vorne herein aus.

Grundlage jeder Alternativenbetrachtung muss eine vernünftige Luftverkehrskonzeption sein, die eine Reduzierung des Flugverkehrs in NRW insgesamt bedeutet.

7. Umweltverträglichkeitsstudie

Die vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), die Grundlage der abschließenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist, weist erhebliche Mängel auf.

Als grundlegender Mangel erweist sich, dass der UVS bei der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der beantragten Betriebserweiterung nicht das Szenario zugrunde gelegt worden ist, dass nach Realisierung der beantragten Maßnahmen technisch möglich wäre.

Ausgehend von den Angaben der Vorhabenträgerin ist von einer Maximalkapazität von rund 176.000 slotpflichtigen Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten bzw. rund 320.000 slotpflichtigen Flugbewegungen im Jahr auszugehen (vgl. Ziff. 4 dieser Stellungnahme).

Schwerwiegend ist ferner die unzureichende Betrachtung der Alternativen(vgl. Ziff.6.6. dieser Stellungnahme) und die Nichtbetrachtung der bestehenden Flugrouten und des sich aus der Kapazitätserweiterung voraussichtlich ergebenden Änderungsbedarfs (vgl. Ziff. 5 dieser Stellungnahme).

Die Naturschutzverbände erwarten, dass im Rahmen der UVP der Vorsorgeaspekt – als Staatsziel im Grundgesetz verankert - stärker beachtet wird. Vorsorge erschöpft sich nicht in der Anwendung gesetzlicher Gefahrenabwehrstandards; vielmehr sind weitergehende

Anforderungen im Rahmen der Umweltprüfung zu stellen.⁸ Es müssen auch solche Schadensmöglichkeiten in Betracht gezogen werden, (für die noch) keine Gefahr, sondern nur eine Gefahrenverdacht oder ein Besorgnispotential besteht (BVerwG Urteil v. 19. Dezember 1985, -7C 65.82-). Mit Blick auf das beantragte Vorhaben bedeutet dies insbesondere eine umfassende Ermittlung der Lärmbetroffenheit und der Auswirkungen auf das Schutzgut menschliche Gesundheit sowie der aktiven anlagen- und betriebsbezogenen Minderungspotentiale und -maßnahmen (Nachtflugbeschränkungen ua.).

7.1 Festlegung des Untersuchungsgebietes

Die Naturschutzverbände fordern die aus vorstehenden Gründen erforderliche grundlegende Überarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie, bei der sich die Festlegung des Untersuchungsgebiets (UG) an den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Flughafenbetriebs bei Ausnutzung der Maximalkapazitäten orientiert.

Bei der Festlegung des UG in der vorgelegten UVS stößt auf Bedenken, dass als ein Kriterium der Festlegung auch „voraussichtliche Maßnahmen/Vorkehrungen von Beeinträchtigungen“ berücksichtigt worden sind, was in der Regel zur Verkleinerung des Untersuchungsgebietes führen dürfte. Dies ist so unzulässig. Entsprechend der Wertung des § 3c UVPG für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung dürfen Vermeidungsmaßnahmen vor der Betrachtung der möglichen Umweltauswirkungen nur herangezogen werden, wenn der Erfolg offensichtlich ist. Gleiches muss hier für die Festlegung des Untersuchungsgebietes gelten. Soweit bei der Festlegung des Untersuchungsgebietes auch Maßnahmen/Vorkehrungen mit einbezogen worden sind, deren Erfolg nicht offensichtlich ist, ist dies fehlerhaft.

In der vorliegenden UVS ist das UG „Immissionen“ bereits jetzt unzutreffend festgelegt: Es ist im Südwesten um die Bereiche Korschenbroich und Mönchengladbach zu erweitern. Diese Gebietserweiterung ist notwendig (wg. Mehrfachbelastung von Kleinenbroich und zwar auf Grund aktueller eigener Lärmmessungen sowie der Flugverlaufsdaten und Lage der aufgespannten Ebenen für Anflugroute Landebahn 05 R und 23 R (Ordner 2).

Das Mönchengladbacher Stadtgebiet ist vor allem in den östlichen Stadtteilen betroffen, da dort die Anfluggrundlinie des Flughafens verläuft, in der die Flugzeuge aus nordwestlicher bzw. südöstlicher Richtung beim Anflug einfädeln. Auch ein im Lärmaktionsplan der Stadt Mönchengladbach festgesetztes „besonders ruhiges Gebiet“ (Hoppbruch) befindet sich im direkten Einflussbereich dieser Anfluggrundlinie. Die Stadt Mönchengladbach verweist darauf, dass die Kapazitätserweiterung zu einer intensiveren Nutzung der Start- und Landebahnen in den nachfragestarken Zeitstunden (vormittags und ab 16 Uhr) führt. Mit der neuen Betriebsgenehmigung kommt es in diesen Zeiten zu einer Zunahme der Einzelereignisse auf bis zu 60 pro Stunde und damit zu einer intensiveren und konzentrierteren Lärmbelastung (vgl. auch Stellungnahme der Stadt Mönchengladbach).

Das standortbezogene Untersuchungsgebiet reicht 200 – 1000 Meter über die baulichen Vorhabenflächen hinaus, endet nach der Karte 1a der UVS bereits ca. 300 Meter nördlich

⁸ Kühling, W. (2014): Anforderungen an den Schutz der menschlichen Gesundheit und wirksame Umweltvorsorge. In UVP-Gesellschaft e.V./ AG Menschliche Gesundheit (Hrsg.): Leitlinien Schutzgut Menschliche Gesundheit, Kap. 3.1., Hamm 2014.

der Eingriffsflächen. Diese Abgrenzung ist zur Beurteilung auf die Schutzgüter nicht ausreichend.

Im Scoping war seitens der Naturschutzverbände eine Ausweitung des Untersuchungsraums auf das gesamte Flughafengelände gefordert worden (vgl. Protokoll des Scoping-Termins am 8.10.2013 und Stellungnahme der BUND KG Düsseldorf an das Büro Fröhlich & Sporbeck v. 17.3.2014 im Rahmen der Abfrage von faunistischen Daten).

7.2 Unzureichende Betrachtung aller Auswirkungen

Es gehört zum Wesen der UVP, dass auch alle mittelbaren und sekundären Auswirkungen auf die Umwelt mit betrachtet werden müssen. Dies beinhaltet auch die Auswirkungen durch die Zubringerverkehre und die Folgen in den Städten zum Beispiel hinsichtlich der Parksituation. Die Betrachtung aller Auswirkungen durch die Steigerung der Flugbewegungen ist bisher nicht ausreichend erfolgt und muss ergänzt werden.

7.2.1 Unzureichende Bestandserfassung der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Für die Brutvögel liegt eine aktuelle Kartierung vor, die allerdings nur fünf Begehungen im Zeitraum vom 25.4. bis 29.7.2014 umfasst. Die Anzahl der Begehungen bleibt damit unter der fachlich gebotenen Zahl von mindestens 8 Tagen zur Erfassung von Brutvögeln, auch beginnt der Kartierungszeitraum Ende April zu spät. In der UVS wird auf die Bedeutung der Offenlandflächen als „attraktive Rast- und Nahrungshabitate“ im Frühjahr und Herbst eingegangen (S. 62). Die Kartierung ist aber für Erfassung von Rastvögeln und Durchzüglern allein aufgrund des Zeitraums Ende April bis Ende Juli nicht aussagekräftig.

Die Bestandsdaten zu den Fledermäusen sind veraltet (2008) und beziehen sich zudem nur auf Bereich „Ersatzflächen Vorfeld West“. Aktuelle Daten liegen nur im Bereich von Gebäudeabbrüchen aus den Jahren 2013/2014 vor (UVS, S. 69).

Auch die Amphibiendaten stammen aus den Jahren 2008 und 2011 und liegen nicht flächendeckend vor. Ein sicherer Ausschluss der Betroffenheit der Kreuzkröte, die benachbart zum Flugplatz im Hochwasserrückhaltebecken „Kalkum“ vorkommt und die Flughafenflächen als (Teil-)Lebensraum nutzt, hätte nur durch die Erfassung der Wanderbewegungen der Kreuzkröte ausgeschlossen werden können. Die von der Unteren Landschaftsbehörde bescheinigte geringe Aufenthaltswahrscheinlichkeit von Kreuzkröten im Vorhabensbereich kann die Betroffenheit nicht mit Sicherheit ausschließen.

Nicht untersucht und damit auch nicht bewertet wurden typische Grünland-Tiergruppen wie Schmetterlinge, Heuschrecken und andere Insekten. Dieses wäre insbesondere im Bereich der mageren Grünlandflächen erforderlich, in dem auch mit dem Vorkommen besonders geschützter Arten zu rechnen ist (vgl. Ziff.12.1 dieser Stellungnahme).

Die aufgezeigten Defizite bei der Bestandsaufnahme wirken sich auf die Bewertung der anlagenbedingten Auswirkungen aus, da die anlagebedingte Auswirkung durch Flächenverlust auch Lebensräume der genannten Artengruppen umfassen. Hinzuweisen ist insbesondere auf die Inanspruchnahme von Grünland, da auch artenreiche bzw. nährstoffarme Mähwiesen mit Lebensraumfunktionen für zahlreiche Arten (Vögel, Schmetterlinge, Heuschrecken, ggf. Jagdhabitate für Fledermäuse, ggf. Amphibien) betroffen

sind. Hinzu kommen die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen insbesondere auf die Avifauna.

7.2.2 Fehlen einer Gesamtlärbetrachtung (S. 139 der UVS)

Es gehört zum Wesen der UVP, dass auch Vorbelastungen aufgrund anderer umwelt-relevanter Aktivitäten mit einbezogen werden. Im betroffenen Gebiet gibt es teilweise eine erhebliche Belastung durch Schienen- und (Fern-) Straßenverkehr, zu der eine zusätzliche Lärmbelastung durch die Ausweitung des Flugbetriebes hinzukäme. Diese Gesamtlärbetrachtung ist bisher versäumt worden. Die Naturschutzverbände fordern, die Gesamtlärbetrachtung nachzuholen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen (vgl. Ziff.8.2 dieser Stellungnahme).

7.2.3 Unzutreffende Darstellung der Aspekte der Landesplanung (Kapitel 3.2.1, S. 29 der UVS)

In Kapitel 3.2.1.1 „LEP 1995“ der UVS (S. 29) werden die Ziele des LEP 1995 unvollständig dargestellt. Aus dem Abschnitt D.I.3. Internationale Verkehrsverbindungen des LEP wird nur auf das Ziel D.I.3.2.3 eingegangen, das eine Entwicklung und einen Ausbau des Flughafens Düsseldorf für das Angebot interkontinentaler Luftverkehrsverbindungen vorsieht. Zur Darstellung dieses Ziels fehlt eine Erläuterung in der UVS, inwiefern die jetzt beantragte Kapazitätserweiterung für den Bereich der interkontinentalen Flugangebote ausschlaggebend bzw. zwingend erforderlich ist. Aus der Bedarfsbegründung des Antrags ergibt sich dieses jedenfalls nicht.

Auf das Ziel D. I. 3.2.2 des LEP 1995 wird in der UVS gar nicht eingegangen. Danach sind die Luftverkehrsinfrastruktur und ihre Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern umweltverträglich fortzuentwickeln. Hier sind die Vorbemerkungen in D. I. 3.1 des LEP zu beachten, nach der das Hochgeschwindigkeitssystem auf der Schiene und der Luftverkehr miteinander verknüpft werden müssen und eine abgestimmte Entwicklungsplanung beider Systeme umweltpolitisch notwendig ist (Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs von der Luft auf die Schiene). Dieser Aspekt wird in der Alternativenbetrachtung jedoch nicht berücksichtigt (s. unter Ziff.6.6.1 dieser Stellungnahme).

8. Lärm

8.1 Betrachtung aller Auswirkungen durch die Steigerung der Flugbewegungen

Es gehört zum Wesen der UVP, dass auch alle mittelbaren und sekundären Auswirkungen auf die Umwelt mit betrachtet werden müssen. Dies beinhaltet auch die Auswirkungen durch die Zubringerverkehre und die Folgen in den Städten zum Beispiel hinsichtlich der Parksituation. Dies ist bisher nicht ausreichend erfolgt und muss ergänzt werden.

8.2 Fehlen einer Gesamtlärbetrachtung

Bei einem stadtnahen Flughafen wie in Düsseldorf ist es unausweichlich, dass der Fluglärm zusammen mit anderen Verkehrslärmemitteln auf Wohnbereiche und Schutzgebiete einwirkt. Es gehört zum Wesen der UVP, dass Vorbelastungen aufgrund anderer umwelt-relevanter Aktivitäten mit einbezogen werden. Im betroffenen Gebiet gibt es teilweise eine erhebliche Belastung durch Schienen- und Autobahnstraßenverkehr (z.B. A52 Essen Düsseldorf, Güterzugstrecke Duisburg-Düsseldorf), zu der jetzt die verstärkte Lärmbelastung durch die Ausweitung des Flugbetriebes hinzukommt. Diese Gesamtlärbetrachtung ist bisher versäumt worden. Dabei liegen für zahlreiche betroffene Gemeinden im Rahmen der Lärminderungsplanung aktuelle Daten vor, die herangezogen hätten werden können. Darüber hinaus liegen für NRW Lärmkartierungen für Schienen- und Straßenverkehr sowie Industrielärm vor.⁹

Diese Gesamtlärbetrachtung ist nachzuholen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

8.3 Unzulängliches Flug- und Bodenlärmgutachten

Das Flug- und Bodenlärmgutachten des Büros Accon ist unzulänglich, weil es auf einer „unechten“ Prognose fußt, die keine Angaben zur Zusammensetzung der künftigen Flughafenflotte enthält. Die Aussagen zur künftigen als gering bewerteten Lärmsteigerung sind somit nicht aussagekräftig. Zudem fehlen Vergleichsdaten zur heutigen Belastung, die in Lohhausen bereits heute eine der / die höchste an Flughäfen in Deutschland ist. Insgesamt stellt das Gutachten eher eine Positiv-Betrachtung im Sinne einer best-case-Analyse dar.

Der Lärmprognose sind die beantragten 318.000 Flugbewegungen zugrunde zu legen. Bei Ausnutzung der beantragten Kapazitätssteigerung zu 100% würden die Lärmdaten zu höheren Immissionen und damit auch zu größeren Lärmschutzzonen führen.

Weiter ist zu kritisieren, dass für die 25 km Zone keine Lärmbetrachtungen angestellt wurden und abgesehen von den 10 gewählten Immissionsorten in direkter Nachbarschaft zum Flughafen keine punktgenauen Immissionsberechnungen angestellt wurden. Es ist daher nicht zu klären, welche Auswirkungen die leicht verschobenen Außengrenzen der Lärmschutzzonen haben (2 dB(A)-Kriterium).

Außerdem wird keine nachvollziehbare Routendarstellung vorgelegt, aufgrund der betroffene Bürgern und Kommunen feststellen können, wo in und welcher Weise die Belastungen zunehmen. Die Darstellung der Flugrouten im Flug- und Bodenlärmgutachten hat hierzu nur eine sehr geringe Aussagekraft, da nicht erkennbar ist, mit welcher Häufigkeit die einzelnen Flugrouten genutzt werden und eine exakte räumliche Zuordnung nicht möglich ist.

Möglichen Lärmbetroffenen ist es auch mit Hilfe des Berichts „Erläuterung der Eingangsdaten der Datenerfassungssysteme für das Referenz- und Prognoseszenario“ nicht möglich, die Zahl der Starts und Landungen nach Routen zu verorten.

Die ausliegenden Unterlagen müssen alle notwendigen Informationen enthalten, um die Auswirkungen der beabsichtigten „Kapazitätserweiterung“ auf Anwohner, Anliegerkommunen

⁹ Vgl. <http://www.umgebungs-laerm-kartierung.nrw.de/>

und Umwelt erkennen zu lassen. Dies ist erforderlich, um allen Betroffenen die Wahrung ihrer Rechte, Belange und Interessen im Anhörungsverfahren zu gewährleisten.

Die schalltechnische Untersuchung ist daher auf der Basis einer korrekt erstellten Luftverkehrsprognose und einem darauf aufbauenden Datenerfassungssystem (DES) erneut durchzuführen und der Öffentlichkeit erneut vorzulegen.

8.4 Erstellung der Datenerfassungssysteme für das Referenz- und Prognoseszenario 2030

8.4.1 Luftfahrzeuggruppenmix

Völlig unzureichend ist die methodische Vorgehensweise bei der Ermittlung des Flottenmix. Üblicherweise wird durch eine Prognose die Zahl der Flugbewegungen für einen Referenz- und den Prognosefall ermittelt. Dabei wird nicht nur die Zahl der Flugbewegungen, sondern zusätzlich auch die Zahl der eingesetzten Flugzeugtypen nach AzD-Klassen ermittelt. Erst auf dieser Grundlage werden dann die Anteilswerte ermittelt. Die von Airsight gewählte Vorgehensweise ist hingegen nur eine grobe Abschätzung auf der Grundlage geschätzter Anteilswerte für den Referenz- und den Prognosefall, auf deren Grundlage dann die Flugbewegungszahlen ermittelt werden. Diese Vorgehensweise ist methodisch nicht zulässig. Sie übersieht zudem, dass auf keinen Fall davon auszugehen ist, dass die Anteile der Flugzeuge in den AzD-Klassen im Referenz- und dem Prognosefall identisch sind.

8.4.2 Lärmklassen

Die angegebene Lärmzertifizierung nach ICAO Annex 16 etc. ist nicht anzuwenden. Sowohl die Einteilung der Flugzeuge in Lärmklassen durch die ICAO als auch die sog. Bonusliste des Verkehrsministeriums sind veraltet und bilden den technischen Fortschritt (Stand der Technik) bei der Lärminderung nicht mehr ab. Sie sind für eine Präferenzpolitik der Flughäfen z. B. mit Hilfe der Landeentgelte ungeeignet. Als eine deutlich bessere und einfachere Lösung scheint die Übernahme des Lärm-Index des Airport Council International (ACI). Der ACI-Index ist wesentlich aussagefähiger, weil nicht nur der Flugzeugtyp, sondern auch die spezifische Triebwerksstückung in die summarische Lärmbeurteilung eingeht.

8.4.3 Schallwetter

Es ist bedauerlich, wenn heute noch mit alten Messmethoden operiert wird. Auch werden neuere Erkenntnisse, die den Stand der Technik darstellen, nicht berücksichtigt. Beim Lärm wird der Aspekt des Wetters total ignoriert, obwohl messtechnisch das Schallwetter eine Wettervorhersage mit der Schallausbreitung vorhersagen kann. Heute wird bei gewählten Parametern immer auf die neutrale Wettersituation gesetzt; dabei findet eine deutliche Unterschätzung der meteorologischen und akustischen Möglichkeiten statt. So sind Lärmrosen mit unterschiedlichen Abstandsklassierungen darstellbar. Hierbei können sich

Immissionspegel von einer Geräuschquelle im Laufe einer Nacht und eines Morgens lokal um mehr als 20 dB ändern¹⁰.

Um die Lautheit und die belastigende Wirkung eines Schallereignisses angemessener beurteilen zu können, sollten künftig Messverfahren angewendet werden, die Maßzahlen für die Lautheit (z. B. in Sone), die Rauigkeit, die Schärfe, die Häufigkeit / den Wiederholungscharakter und den tonalen Charakter eines Schallereignisses liefern (vgl. Zwicker & Fastl 1999¹¹).

Neben den Möglichkeiten, witterungsbedingte Lärmerhöhungen zu ermitteln, gibt es auch eine weitere Maßnahme, die Lärmbetroffenheit festzustellen, und zwar die „Soundscapeforschung“, die die Wahrnehmung von Schallereignissen in Umgebungen in den Mittelpunkt stellt.

Auch eine Gesundheitsverträglichkeitsprüfung könnte die intensive Vorsorgepflicht verbessern.

Aufgrund der veränderten Immissionspegelerhöhungen lokal von mehr als 20 dB im Laufe einer Nacht und morgens an einer Geräuschquelle bei bestimmten meteorologischen Verschiebungen (s. Bildung von Lärmrosen) ist beim vorgelegten Gutachten eine gerechte Abwägung nicht mehr gegeben.

Ohne Berücksichtigung der Schallwetteranalyse ist eine Beurteilung nach dem Vorsorgeprinzip nicht möglich.

8.5 Hinweise zur Berechnung Beurteilung von Geräuschimmissionen.

8.5.1 Mittelungspegel oder energieäquivalenter Dauerschallpegel

In Fachkreisen bestehen erhebliche Zweifel, ob die Ermittlung der Lärmbelastung auf der Basis eines Mittelungspegels - des Äquivalenten Dauerschallpegels (Leq) - noch sachgerecht erfolgt. Denn dabei werden temporär hohe Flughäufigkeiten, wie sie in Folge der geplanten Kapazitätserweiterung einschließlich der Anwendung des Zeitscheiben-Modells zwangsläufig entstehen werden, nur unzureichend in ihrer Belästigungswirkung für die Menschen berücksichtigt.

Die Berechnungsmethoden sind daher besser anzupassen, um die Lautheit und die belastigende Wirkung eines Schallereignisses angemessener beurteilen zu können. So sollten auch die Messverfahren angewendet werden, die Maßzahlen für die Lautheit (z.B. in Sone), die Rauigkeit, die Schärfe, die Häufigkeit / den Wiederholungscharakter und den tonalen Charakter eines Schallereignisses liefern (Zwicker & Fastl 1999¹²).

Um eine realistischere Einteilung der Flugzeuge in Lärmklassen vornehmen zu können, sei an den o.g. Lärm-Index des Airport Council International (ACI) erinnert, da allgemein bekannt

¹⁰ vgl. K-W Hirsch, Cervus Consult GmbH, Willich, „Grundlagen und Anwendungen des Schallwetters, Lärmbekämpfung Bd 9 (2014) Nr. 6 November, Springer VDI Verlag Düsseldorf

¹¹ zitiert nach: Leitlinien Schutzgut Menschliche Gesundheit; UVP-Gesellschaft e.V. AG Menschliche Gesundheit (Selbstverlag 2014)

¹² Siehe Fußnote 11

ist, dass die Schallleistungen der Triebwerke Unterschiede von insgesamt 20 dB(A) aufweisen können.

Hohe Einzelpegel sind lästig und verursachen für die Menschen im Einzugsgebiet größere gesundheitliche Beeinträchtigungen.

Fluglärm stört massiv den Schlaf der Betroffenen. Ab einem Maximalpegel eines Einzelereignisses von 33 dB(A) am Ohr des Schlafenden setzt die Wahrscheinlichkeit ein, durch Fluglärm aufzuwachen.

Die WHO gibt als Ziel das Unterschreiten eines Mittelungspegels von 40 dB(A) für die Nacht an¹³.

8.5.2 Ergebnisse der Berechnungen für den Flug- und Bodenlärm.

Nicht akzeptiert wird die Karte, die als Anlage 4.1.2 zum Flug- und Bodenlärmgutachten die Lärmbelastung des Nachtzeitraum abbildet, weil bei den Lärmereignissen die Einzelschallereignisse berücksichtigt werden müssen. Schwerpunktmäßig sollte insofern auch die lauteste Stunde (22 – 23 Uhr) als Beurteilungszeitraum herangezogen werden.

8.6 Schutz der Nachtruhe

8.6.1 Fehlen der Betrachtung der Umweltauswirkungen durch verstärkte Verspätungsflüge in den Nachtstunden

Die Zunahme der Flüge, die volle Kapazitätsauslastung von 60 Flügen in den 6 verkehrsreichsten Monaten, wird dazu führen, dass Verspätungen eher zur Regel und nicht zur Ausnahme werden.

Es ist rechtlich zweifelhaft ist, ob es mit dem Nachtflugverbot vereinbar ist, einen Flugplan so zu gestalten, dass auf dem Papier die Nachtruhe eingehalten wird, es aber regelmäßig aufgrund von Verspätungen zur Störung der Nachtruhe kommt. Es muss so geplant werden, dass auch ein Puffer für Verspätungen besteht und es nur in wenigen Ausnahmefällen zu einer Störung der Nachtruhe kommt.

Unabhängig davon ist im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auch die durch regelmäßig anfallende Verspätungen verbundene Störung der Nachtruhe durch Lärm mit zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten.

8.6.2 Den besonderen Schutz der Nachtruhe besser gewährleisten

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat ein Schlaf- und Ruhebedürfnis ermittelt, das im Laufe des Lebens von 16,5 Stunden als Neugeborener auf durchschnittlich 7,5 Stunden als Erwachsener sinkt.

¹³ Lärmbekämpfung Nr. 4, Juli 2013, Springer /VDI Verlag, Düsseldorf)

Nachtflüge, die dieses Schlafbedürfnis stören, erhöhen das Risiko für Herz- und Kreislauferkrankungen sowie für Schlaganfälle, mit zunehmender Lautstärke des Fluglärms um bis zu 80 % (Umweltbundesamt).

In der jüngeren Rechtsprechung verlangt das Bundesverwaltungsgericht eine erhöhte Rechtfertigung für einen Nachtflugbetrieb und unterstreicht somit die besondere Bedeutung einer nächtlichen Kernruhezeit. Der Trend geht hier klar zu einem Nachtflugverbot zum Schutz der gesetzlichen Nachtruhe. Nur eine durchgängige Ruhezeit von mindestens acht Stunden erfüllt die Anforderungen des § 29b des Luftverkehrsgesetzes, der sich auf Artikel 2 Abs. 2 des Grundgesetzes (Recht auf körperliche Unversehrtheit) stützt. Dies sieht auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen so¹⁴.

Am Flughafen Düsseldorf weichen die Flugzeuge in der Praxis regelmäßig und in großem Umfang von den festgelegten Flugrouten ab, weil ihnen die Flugsicherung eine entsprechende Erlaubnis erteilt. Aufgrund eines enger werdenden Luftraums wird es bei einer Kapazitätserweiterung in noch größerem Umfang zu von den Flugrouten abweichenden Einzelfreigaben durch die Flugsicherung kommen. Dadurch steigt die Anzahl von neu und zusätzlich Lärmbetroffenen Menschen im Umfeld des Flughafens Düsseldorf immer weiter.

Das Umweltbundesamt hat aus der Lärmwirkungsforschung Zielwerte abgeleitet. Demnach sollten die Lärmgrenzwerte zur Vermeidung erheblicher Belästigungen bei einem Mittelungspegel von 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts liegen. Optimaler Schutz ist bei Werten von 50 dB(A) tagsüber und 40 dB(A) nachts gegeben, wie die Weltgesundheitsorganisation in ihren „Night Noise Guidelines for Europe“ von 2009 bestätigt.

Die Praxis der Nachtflugbeschränkungen und die Notwendigkeit der Gewährung von Ausnahmen in Düsseldorf in den sechs Stunden von 24 bis 6 Uhr und in den Nachtrandzeiten von 23 bis 0 Uhr muss überprüft und dem Gesundheitsschutz wie rechtlich gefordert, Priorität gegeben werden. Die Home-Base-Carrier-Regelung am Flughafen Düsseldorf und deren Auswirkungen sollte ebenfalls überprüft werden.

Auch sei angemerkt, dass die heutige Ermittlung von Fluglärmereignissen und Wirkung nicht der Realität (also Reallärbetrachtung) entspricht (weil dabei Schallwetter, Lautheitsmesser und Soundscape nicht berücksichtigt werden).

So sind Hinweise auf Schallausbreitung durch ungünstige Witterungsverhältnisse bei den fortlaufenden Fluglärmmessungen bisher unterblieben, obwohl nach heutigem Stand der Technik die Darstellung von Ausbreitungsprognosen durch eine Lärmrose seit 2013/2014 allgemein bekannt ist.

Damit sind die Schutzzone 2 und die Nachtschutzzone nach dieser Technik neu zu berechnen und zwangsläufig zu erweitern.

Hinsichtlich der Angaben von dB(A) ist anzumerken, dass Werte immer aufgerundet werden. Die Erhöhung um weniger als 1 dB(A) ist insofern interessant, weil bei allen Messergebnissen systematische Toleranzen von mindestens ca. 1 dB(A) zu beachten sind. Auch die Angabe von 0,3 dB(A) für die Nacht ist atypisch, da sie normalerweise als Gesamtbeurteilungspegel angegeben und aufgerundet wird.

¹⁴ vgl. SRU-Sondergutachten „Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“ vom März 2014, Seite 25

8.7 Beeinträchtigungen durch den bestehenden Flughafenbetrieb

Die vorgelegten Lärmberechnungen belegen, dass die Belastungen gesundheitsgefährdend sind, da sie sowohl im Referenz- als auch im Prognosefall die für Herzerkrankungen kritische Grenze von 65 dB(A) überschreiten und mit fast 70 dB(A) in Lohausen auch die rechtliche Grenze zur Enteignung der Lärmbetroffenen tangieren bzw. mit 73 dB(A) tagsüber überschreiten (vgl. u.a. Tabellen 5, 6, 8 des Flug- und Bodenlärmgutachten).

Die Ausdehnung des Flugbetriebes hat ein Ausmaß erreicht, bei dem die gesundheitlichen Belastungen der Bevölkerung der umliegenden Kommunen und die Belastungen für die Umwelt endlich die erforderliche Beachtung und Berücksichtigung finden müssen.

Die Tatsache, dass der Flughafenbetrieb derzeit bereits zu Gesundheitsschäden der Bevölkerung führt, bedeutet, dass eine Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf nicht mehr möglich ist, zumal dieses Wachstum durch bewusstem Verzicht auf umweltverträgliche und umsetzbare Alternativen (Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene und Kooperation mit Köln/Bonn) erzeugt wird.

8.8 Auswirkungen der beantragten Änderung

In Spitzenstunden erfolgt ein Anstieg der Flugbewegungen um bis zu 28 %, in den verkehrsreichsten 6 Monaten eines Jahres prognostiziert der Flughafen einen Anstieg der Flugbewegungen um insgesamt 14 %.

Insgesamt vermehrt sich die Zahl der erstmals über einen Mittelungspegel von 55 dB(A) hinaus Belasteten um ca. 8%.

Die ungenutzten Slots sollen zukünftig nicht mehr verfallen, sondern gesammelt und kurzfristig bei Bedarf und ohne vorherige Anmeldung bei den Behörden genutzt werden – dies kann die Ausweitungen von Flügen im Nachtbetrieb bedeuten. Im Antrag wird darauf verzichtet, diese Flexibilität ausschließlich auf den Abbau von Verspätungen anzuwenden.

Für die Lärmbelästigung der Menschen bedeutet eine gesteigerte Überflughäufigkeit eine Zunahme der Belästigung. Selbst bei leiseren Flugzeugen steigt die Belästigung an, wenn die Einzelschallereignisse in kurzer Folge (kaum Lärmpausen) stattfinden.

8.8.1 Auswirkungen auf das Stadtgebiet Mönchengladbach:

An 20-30% der Tage im Jahr (bei Ostwindlagen) erfolgt der Anflug aus Betriebsrichtung 05 (aus Richtung Mönchengladbach). Zu weiteren Anflügen aus Richtung Mönchengladbach kann es bei windstillen Verhältnissen kommen. Bei solchen Verhältnissen liegt die Entscheidung über die Richtung der Anflüge im Ermessen der Flugsicherung.

Von den Abflügen ist das Mönchengladbacher Stadtgebiet nicht betroffen.

Die östlichen Stadtteile Mönchengladbachs liegen in direkter Verlängerung der beiden Start-/Landebahnen. Da der überwiegende Teil der Flugzeuge das Instrumentenlandesystem (ILS) nutzt, müssen sich die Flugzeuge in der Regel über Giesenkirchen auf der Anfluggrundlinie befinden. Über dem gesamten Stadtgebiet fädeln die Flugzeuge aus nordwestlicher bzw.

südöstlicher Richtung auf diese Grundlinie ein. Die folgende Abbildung zeigt die Anflüge vom Sonntag, den 08.05.2016. Im Schnitt befinden sich die Flugzeuge über Giesenkirchen auf einer Höhe von etwa 3.000 Fuß (etwa 900m).

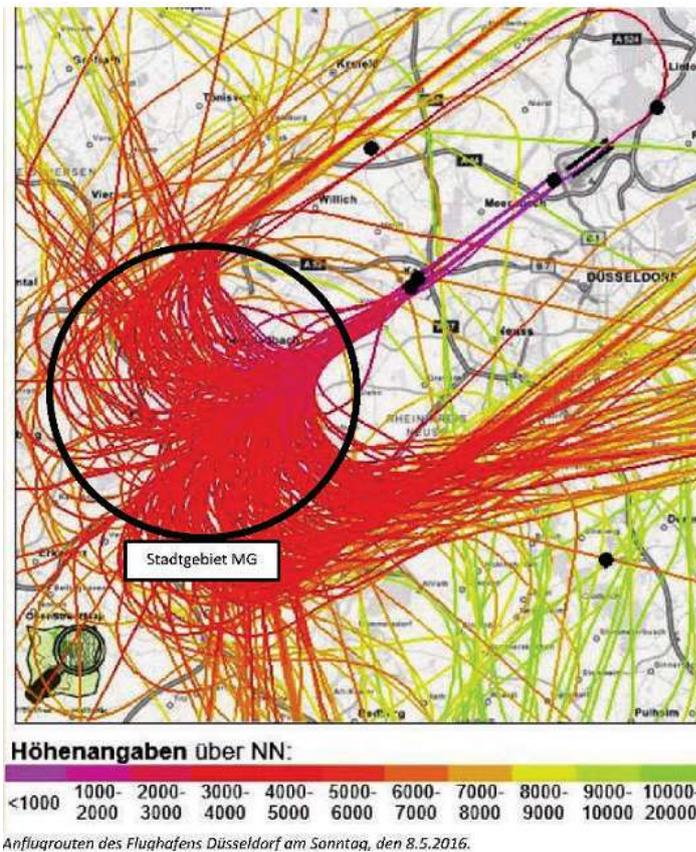


Abb.5 . Anflüge vom Sonntag, den 08.05.2016

Es ist fehlerhaft, dass die Flugrouten nicht überprüft worden sind und folglich eine Betrachtung in der UVS nicht erfolgt ist (s. unter Ziff.5 dieser Stellungnahme).

Die Kapazitätserweiterung führt zu einer intensiveren Nutzung der Start- und Landebahnen in den nachfragestarken Zeitstunden (vormittags und ab 16 Uhr). Mit der neuen Betriebsgenehmigung kann es zu einer Zunahme der Einzelereignisse auf bis zu 60 pro Stunde kommen. Je nach Lage des Immissionsortes kommt es zu Lärmereignissen in Bereiche bis etwa 70 dB(A).

Die den Anflug aus Richtung Mönchengladbach verursachenden Ostwindlagen bedingen häufig stabiles gutes Wetter. Dies führt bereits jetzt insbesondere in den nachfragestarken Zeitstunden zu Lärmproblemen in privaten und öffentlichen Freiräumen des östlichen Stadtgebiets (vor allem Giesenkirchen) sowie dem Naturschutzgebiet/Naherholungsgebiet Hoppbruch. Im Haus Horst ist zudem eine Schlafklinik ansässig.

Das Gebiet Hoppbruch ist im Lärmaktionsplan auch als besonders ruhiges Gebiet definiert worden. Ruhige Gebiete sind bei der lärmfachlichen Bewertung der Flugrouten für Verkehrsflughäfen in der Abwägung zu berücksichtigen.

Eine Intensivierung der Flugbewegungen würde zu einer weiteren Lärmbelastung in diesen nachfragestarken Zeitstunden führen. Zudem ist eine Verschiebung von verspäteten Anflügen in den Nachtzeitraum (22 – 6 Uhr) aufgrund der Slotterhöhungen im Tagzeitraum nicht auszuschließen.

8.8.2 Auswirkungen auf die Stadtgebiete von Neuss und Kaarst

Durch die Betriebsänderung kommt es durch den dann ansteigenden Flugverkehr zu vermehrten Emissionen auf Kaarster und Neusser Stadtgebiet.

Die gesundheitliche Belastung der Kaarster und Neusser Bevölkerung nicht nur im Nordwesten, sondern auch im Westen über Grefrath und im Süden über Rosellen und Grimlinghausen hat seit Jahren eine ansteigende Tendenz durch die erteilten Erweiterungen des Flugbetriebes und der ständigen Nachtflüge mit Sondergenehmigungen.

Der Lärm, der in Neuss und vor allem in Kaarst sogar nächtlich erzeugt wird, wird durch Erlaubnisse für Mittelungen so herunter gerechnet, dass immer fast harmlose Belastungen ausgewiesen werden.

Das begehrte Ansparen von Slots führt zu einer dauerhaften Maximalausnutzung der Nordbahn. Kaarst ist davon besonders zusätzlich betroffen. Neuss ist von dieser deutlichen Steigerung im äußersten Nordwesten betroffen. Die Betroffenheit auch der westlichen und südlichen Abflugrouten über Neusser Gebiet wurden erst gar nicht geprüft und sind stark zu vermuten.

Die Messstation auf Neusser Gebiet wurde nicht in die Untersuchung mit einbezogen. Allerdings sind die Werte, die dort übers Jahr ausgewiesen werden, so unwahrscheinlich, dass man nur die Richtigkeit der Werte anzweifeln kann. Es kann nicht sein, dass z. B. in Neuss keine Nachtflüge mit bis zu 80 dB Ausreißern vorkommen, diese jedoch an der Kaarster Station erfasst werden. Über Neusser Stadtgebiet müssten diese Flüge aus logischen Gründen in den Messungen auftauchen, weil dort die Flugzeuge im An- und Abflug niedriger als in Kaarst sind.

8.8.3 Auswirkungen auf das Stadtgebiet Korschenbroich

Die Flugstrecken sind generell bis zu einem Radius von 25 km um den Flugplatzbezugspunkt zu beschreiben. Offensichtlich ist die Bewertung von Kleinenbroich in einer Entfernung von 16 km vom Flughafen ungenau. Auch bei den Abweichungen von der Flugroute ist die Stadt Korschenbroich betroffen, was den Korridor wie die Flughöhe betrifft.

Der Anflug beginnt bereits vor Kleinenbroich (Stadt Korschenbroich); dementsprechend sollte das Kartenmaterial geändert werden (Abbildung 3 – 2: Anflugrouten)

Die Lärmentwicklung in Korschenbroich wurde bislang falsch ermittelt

Selbst bei den regelmäßigen Platzrunden ist Korschenbroich, insbesondere Kleinenbroich, stark betroffen (s. V.5.3.2 Abbildung 18: Verlauf der VFR-Platzrunden für Flugzeuge).

Die Flugrouten mit Flugverlaufsdaten zeigen deutlich die Belastung (Schadstoffe, Lärm) im Bereich Korschenbroich.

Erwähnenswert ist das fehlende Sicherheitstestat der Deutschen Flugsicherung. Gerade im Drehkreuz Kleinenbroich für die Start- und Landerouten vom Flughafen Düsseldorf / Mönchengladbach bestehen daher Zweifel an der Sicherheit. Da dieses brisante Thema nicht behandelt wurde, ist von einem Ermittlungsfehler auszugehen.

Weiterhin wird durch die Erweiterung der Slots das „Ruhige Gebiet Hoppbruch“ stark beeinträchtigt.

Dies trägt auch nicht zur Gesundheitskampagne der Landesregierung sowie der Erholungsfunktion der Korschenbroicher bei.

Tatsache ist, dass Kleinenbroich in der Schutzzone 1 (nach Schallereignissen) des Landeplatzes Mönchengladbach liegt. Durch die Verlagerung der kleineren Flugzeuge von Düsseldorf nach Mönchengladbach ist mit weiteren zusätzlichen Belastungen zu rechnen. Die Zumutbarkeitsgrenze ist schon längst überschritten. Eine geforderte Einzelfallprüfung sowie konkrete praxisbezogene lärmmedizinische Untersuchung hat nicht stattgefunden.

Da in Kleinenbroich eine Dreifachposition mit allen drei Verkehrslärmarten (Flug, Schiene und Straße) vorliegt, führt dies zu einer signifikant stärkeren Belästigungsreaktion und einer stärkeren Einbuße des Schlafenerlebens, weil von einem kumulativen Effekt auszugehen ist.

Beim Flugverkehr muss noch hinzugefügt werden, dass oft durch flugbetriebliche Einflüsse (Schubänderung, Klappen- und Fahrwerkstellungen) zusätzliche Lärmpegel (Bereich Kleinenbroich / Kaarst) zu beobachten sind.

8.9 Lärmmedizinisches Gutachten

Bestandteil der Unterlagen zum Antrag des Düsseldorfer Flughafens auf Kapazitätserweiterung ist die **lärmmedizinische Stellungnahme** von Prof. Dr. Thomas Penzel vom Interdisziplinären schlafmedizinischen Zentrum der Charité – Universitätsmedizin Berlin.

Diese Lärmmedizinische Stellungnahme bezieht sich nur auf die Belastungszunahme gegenüber der Referenzprognose und bagatellisiert die Gesundheitsproblematik, wenn sie „lediglich geringe Zunahmen der Flug- und Bodenlärmbelastung“ konstatiert (S. 15) und die absolute Höhe der Belastung überhaupt weder kommentiert noch in die Beurteilung einbezieht.

Die Lärmmedizinische Stellungnahme geht auch in keiner Weise auf die Belästigungen der Bürger in den umliegenden Kommunen ein. Die Stellungnahme ist im Grunde nur eine Zusammenfassung von Ergebnissen anderer Studien oder verweist auf die Stellungnahme zu einem älteren Planfeststellungsverfahren zum Flughafen Düsseldorf. Es fehlt die detaillierte Untersuchung der lärmmedizinischen Auswirkungen auf die Bevölkerung der Anrainerkommunen.

Die zu erwartenden Auswirkungen der für den Tag-Zeitraum begehrten Betriebsänderung auf die Anzahl von Flugbewegungen und Verspätungen nach 22 Uhr werden nicht betrachtet.

Auch wird auf heutige Gesundheitsbelastungen (z. B. Mehrfachbelastung durch Lärm oder Schichtarbeit) nicht näher eingegangen, obwohl starke Beeinträchtigungen stattfinden.

Insgesamt ist die vorgelegte Stellungnahme nicht geeignet, die Auswirkungen der Kapazitätserweiterung auf die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung zu beurteilen. Es ist ein lärmmedizinisches Gutachten vorzulegen, das die geplante Kapazitätserweiterung unter Berücksichtigung der bereits vorliegenden Verlärmung und unter Einbeziehung der beantragten Gesamtflugbewegungen auch im Kontext der stündlichen Verteilung beurteilt. Es sind Lärmspitzenwerte ebenso zu berücksichtigen wie die Verringerung von Lärmpausen. Das Gutachten ist der Öffentlichkeit vorzulegen.

8.10 Notwendigkeit sofortiger Lärmschutzmaßnahmen

Es sind bereits jetzt aktive Maßnahmen notwendig, insbesondere durch eine engere Staffelung und stärkere Spreizung der lärmbezogenen Flughafenentgelte nach dem Vorbild des Flughafens Frankfurt - insbesondere durch eine Stufung in 1 dB(A)- statt 5 dB(A)-Schritten.

Tabelle 3: Vergleich lärm-differenzierte Start- und Landeentgelte in Düsseldorf und Frankfurt/Main
Quelle BUND: NRW-Luftverkehrskonzept, 2015, S. 18

Lärmklassen nach dB(A)		Flugzeugtypen (bspw.)		06:00-21:59 h in Euro		22:00-22:59 h in Euro		23:00-23:59 h in Euro		00:00-04:59 h in Euro		05:00-05:59 h in Euro			
FRA in dB(A)	DUS in dB(A)			FRA	DUS	FRA	DUS	FRA	DUS	FRA	DUS	FRA	DUS		
1	< 76,9	1	Flugzeuge <10 t	Hubschrauber, Jets		0		0		0		0			
		2	70,0 - 74,0	Propellerflugzeuge, B 350 ...		43	35	65	140	129	233	129	245	65	233
2	77,0 - 77,9	3	74,1 - 78,0	B 712, E 170		64	44	96	176	191	293	191	308	96	293
3	78,0 - 78,9	4	78,1 - 82,0	B 752, CRJ 7, F 28, MD 87		79	47	119	188	238	313	238	329	119	313
4	79,0 - 79,9			A 320 V, B 737, E 190, MD-80		98		147		294		294		147	
5	80,0 - 80,9			A 321, B 733		106		158		317		317		158	
6	81,0 - 81,9			A 320, B 787		169		254		507		507		254	
7	82,0 - 82,9			B 77L, DC-9, TU 204, YK 42		354		530		1061		1061		530	
8	83,0 - 83,9	5	82,1 - 86,0	A 310, IL 76, MD-11		386	51	579	204	1158	339	1158	357	386	339
9	84,0 - 84,9			A 388, B744		544		816		1632		1632		816	
10	85,0 - 85,9			B 741, DC-87, L 1011 Tristar		593		889		1778		1778		889	
11	86,0 - 86,9	6	86,1 - 90,0	AN 12		700	116	1049	464	2099	771	2099	812	700	771
12	87,0 - 87,9			B737-200, DC-9 Hushkit		754		1131		2263		2263		1131	
13	88,0 - 88,9			B 745, IL96		1.299		1.948		3.896		3.896		1.948	
14	89,0 - 89,9			DC-10		1.629		2.444		4.888		4.888		2.444	
15	90,0 - 90,9			-		2.754		4.131		8.262		8.262		4.131	
E	> 91	7	90,1 - 94,0	AN 12, B 721, L101, MD11, T154		22.680	7.000	28000	46550	68040	46550	68040	49000	34020	46550
		8	> 94,0	AN 124, B 703			8.000	32000	53200		53200		56000	34020	53200

Frankfurt: Differenzierung der Lärmbeiträge für ICAO Annex 16 Kapitel 3 und 4, Kapitel 2-Flugzeuge Entgelte gemäß 23:00-04:59 Uhr Ortszeit.

Zweites sollten Lärmobergrenzen bzw. Lärmkontingente eingeführt werden, die die Lärmbelastung auf höchstens 62 dB(A) begrenzen und dann in Zweijahresschritten absenken, um den technischen Fortschritt bei den Flugzeugen an die Flughafenwohner weiterzugeben. Solche Lärmobergrenzen werden derzeit am Frankfurter Flughafen diskutiert. Die Fluglärmkommission Frankfurt am Main fordert die Einführung eines zusätzlichen Index' zum Gesamtindex: Jede Kommune bzw. jeder Stadtteil soll einen Lärmindex-Wert bekommen, der nicht überschritten werden darf. Im Index enthalten ist eine Lärmobergrenze auf Basis der Lärmbelastung von 2012, die jährlich um 0,4 dB(A) reduziert werden soll.

Der § 29 b LuftVG schreibt den Vorrang in der Nachtruhe fest. Deswegen ist am Flughafen Düsseldorf ein generelles Nachtflugerbot in der Zeit zwischen 22 – 6 Uhr einzuführen.

Zusätzlich ist eine Teilaufhebung der Zulassungsentscheidung zu erwirken, um notwendige und berechnete weitere Lärmschutzanforderungen umzusetzen (z.B. Erweiterung der Lärmschutzbereiche).

8.11 Festlegung von Flugrouten zur Lärminderung

Laut Antragunterlagen ist nicht geplant die Flugrouten zu ändern. Es mag richtig sein, dass auch nach Änderung des Luftverkehrsgesetzes kein formaler Zwang zur Neufestlegung der Flugrouten gibt. Eine Änderung der Flugkorridore sowie der An- und Abflugverfahren wird von der FDG nicht intendiert. Allerdings gibt es materielle Gründe zu Änderung der An- und Abflugverfahren („Flugrouten“) mit dem Ziel der Lärminderung, gerade bei einer erwarteten Zunahme der Flugbewegungen, auch ohne Veränderung der Betriebserlaubnis.

Es sollten daher in Zusammenarbeit mit der Fluglärmmmission die Auswirkungen möglicher lärmindernder An- und Abflugverfahren auf die Lärmbelastung im Umfeld des Flughafens Düsseldorf geprüft und dann Optimierungen vorgenommen werden. Zu der fehlenden Überprüfung der Flugrouten und der nicht erfolgten Betrachtung in der UVS s. unter Ziff.5 dieser Stellungnahme.

Es ist fehlerhaft, dass die Flugrouten nicht überprüft worden sind und folglich eine Betrachtung in der UVS nicht erfolgt ist.

Zudem gibt es erhebliche Abweichungen und breite Streuung der Flugrouten (s. folgende Abbildung), die konsolidiert werden sollte.

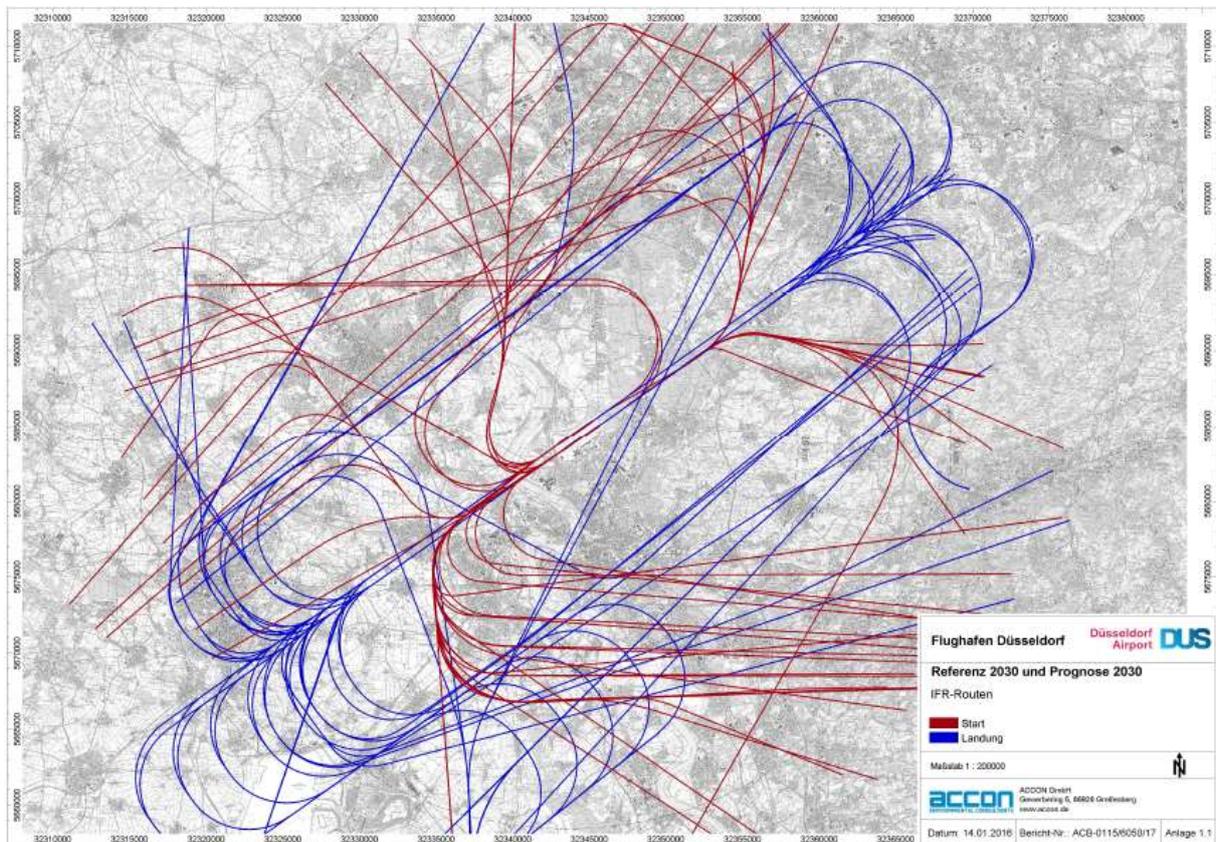


Abb 6. Anlage 11 des Flug- und Bodenlärmgutachtens.

9. Luft

Mit der Ausweitung würde es zu einem erheblich vermehrten Schadstoffausstoß in der Region rund um Düsseldorf kommen. Die Folgen dieser größeren Belastung im dichtbesiedelten Umfeld in der vorgelegten Immissionsprognose von Müller-BBM (2016) nicht hinreichend dargelegt und berücksichtigt worden.

Der Immissionsprognose sind die beantragten 318.000 Flugbewegungen zugrunde zu legen. Die Prognose ist auf dieser Grundlage erneut zu erstellen und der Öffentlichkeit vorzulegen.

Da u.a. für die umliegenden Städten Düsseldorf, Neuss, Grevenbroich, Mönchengladbach nach § 47BImSchG / §27 der 39. BImSchV Luftreinhaltepläne bestehen ist zweifelsohne eine Grenzsituation bzgl. Schadstoffen in der Luft vorhanden, die in den Antragsunterlagen nicht betrachtet wird.

Zu den von den Flugzeugen in Flughafennähe im Landing-Take-off-Zyklus ausgestoßenen Schadstoffen (insbesondere Feinstaub (PM 2, 5), Stickoxide (NOx), Kohlenwasserstoffe (HC) und organische Kohlenwasserstoffe (NM VOC)) liegen keine ausreichenden Daten und kein bundesweites Monitoring vor.

Analog zu den Möglichkeiten der Schallwetteranalysen können auch Profilprognosen für die Ausbreitung von Schadstoffen und Geräuschen angewandt werden. Somit sind objektivere Prognosen über die Schadstoffausbreitung auf der Grundlage des gleichen Wetters berechenbar.

Der Stand der Technik ist schon Jahre bekannt, wird hier nur zu Lasten der Allgemeinheit und insbesondere der direkt Betroffenen nicht angewandt. Dies lässt Zweifel aufkommen, ob eine gerechte und objektive Bewertung und Abwägung durchgeführt werden kann.

Diese Kritik kann auch nicht durch die durchgeführte Windrichtungsverteilung abgeschwächt werden.

10. FFH-Verträglichkeit

Das Vorhaben betrifft unstrittig die beiden FFH-Gebiete „Ilvericher Altrheinschlinge“ (DE-4706-301) und „Überanger Mark“ (DE-4606-302) . Im Gebiet „Überanger Mark“ liegen Vorkommen der Lebensraumtypen 9110 Hainsimsen-Buchenwald und 9160 Stieleichen-Buchenwald. Im Gebiet „Ilvericher Altrheinschlinge“ liegen Vorkommen der Lebensraumtypen 3150 Natürliche eutrophe Seen und Altarme, 6430 Feuchte Hochstaudenfluren, 6510 Glatthafer- und Wiesenknopf-Silgenwiesen und *91E0 Erlen-Eschen- und Weichholz-Auenwälder.

10.1 Notwendigkeit einer FFH-Verträglichkeitsprüfung für Betriebsgenehmigung des Flughafens

Spätestens mit der einstweiligen Sicherstellung des Naturschutzgebietes „Überanger Mark“ im April 2004 (Ausweisung als NSG per Verordnung im Juli 2004; heute via Landschaftsplan geschützt) gelten die Schutzvorschriften zur Sicherung des FFH-Gebietes für jedermann. Die

Meldung des FFH-Gebietes selbst erfolgte bereits 2001, so dass über den Status des Gebietes als FFH-Gebiet seit Langem Klarheit bestand.

Dennoch wurde die derzeit gültige Betriebsgenehmigung von 2005 ohne jede Betrachtung einer etwaigen FFH-Unverträglichkeit erteilt. Der Bescheid enthält den Begriff „FFH“ nur im Abkürzungsverzeichnis. Der derzeitige Betrieb des Flughafens wurde somit noch nie einer Betrachtung seiner Verträglichkeit mit den für das FFH-Gebiet festgelegten Erhaltungszielen hin unterzogen.

Auch die vorliegende FFH-Verträglichkeits-Vorprüfung belässt es bei einer Betrachtung der zusätzlich bei einer Kapazitätserweiterung erfolgenden negativen Auswirkungen des Flughafen-Betriebs auf das FFH-Gebiet. Dies ist aber unzureichend. Wenn erkennbar ist, das durch den Betrieb eines planfestgestelltes Vorhabens ein FFH-Gebiet erkennbar verschlechtert wird, greift das Verschlechterungsverbot der FFH-Richtlinie (siehe auch § 33 Absatz 1 BNatSchG) auch für bereits vorher planfestgestellte Vorhaben. Dies insbesondere dann, wenn durch sukzessive Erweiterungen des Betriebs (hier also der Zahl der Starts und Landungen insb. im Zuge der Ausdehnung der Betriebsgenehmigung) das FFH-Gebiet beeinträchtigt und somit verschlechtert wird. Ein Vorhaben kann sich, wenn es sich sukzessive in seiner Intensität entwickeln will, nicht auf den Bestandsschutz seiner ursprünglich planfestgestellten Dimensionierung und Zulässigkeit berufen, wenn es durch sukzessive Steigerungen seiner Betriebs-Dimensionen auch sukzessive größeren negative Einflüsse auf ein FFH-Gebiet ausübt!

Dies ist aber beim Flughafen Düsseldorf der Fall, da – auch ohne die planfeststellungsbedürftigen Ausbaumaßnahmen – allein schon die Steigerungen der Kapazität im Zuge von a.) Erweiterungen der Betriebsgenehmigung und b.) von innerbetrieblichen Steigerungen der Kapazität bzw. besserer Ausnutzung der genehmigten Kapazität zu einer Zunahme der Starts- und Landungen und damit zu einer Zunahme der Immissionen auf das FFH-Gebiet und damit zu einer Verstärkung der Beeinträchtigungen führen.

Dass es Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Überanger Mark“ durch den Flughafen gibt, daran kann kein Zweifel bestehen:

Im Informationssystem des LANUV zu den Meldedokumenten (hier: <http://natura2000-meldedok.naturschutzinformationen.nrw.de/natura2000-meldedok/de/karten/n2000>) wird für das FFH-Gebiet „Überanger Mark“ unter „Einflüsse und Nutzungen“ unter anderem angegeben:

„Flughafen:

Intensität: mittel - Fläche: 47 % - Lage: (outside) Belastung u. Nutzung l. ausserhalb d. Geb.grenze

Belastungsart: negativ“

(siehe hierzu auch die kodierten Angaben im Standard-Datenbogen).

Unter „Verletzlichkeit/Gefährdung“ wird an gleicher Stelle angegeben:

„ ... Beeinträchtigungen ergeben sich auch durch indirekte Einflüsse des Flughafens.“

Das Biotopkataster des LANUV weist für die dem FFH-Gebiet „Überanger Mark“ entsprechenden Biotopkataster-Flächen schließlich „Schäden und Gefährdungen“ durch Immissionen aus.

Ein negativer Einfluss des Flughafens auf das Gebiet ist also mehrfach festgestellt worden. Dem entsprechend sollte sich spätestens die nun anstehende Planfeststellung baulicher Ausbauten zum Zweck einer weiteren Kapazitätserhöhung des Problems der Verschlechterung des FFH-Gebiets annehmen. Dies ist bisher nicht hinreichend geschehen.

Im Rahmen der erforderlichen FFH-Verträglichkeitsprüfungen ist auch eine Summationsbetrachtung vorzulegen. Das bedeutet, dass nicht nur die verwirklichten (und ggf. prioritär geplanten) Vorhaben im Einwirkungsbereich des geplanten Vorhabens mit sich überlagernden Flächen von Stoffeinträgen zu betrachten sind, sondern tatsächlich alle Vorhaben, die seit der Unterschutzstellung auf das Gebiet einwirken. Dies gilt gerade dann, wenn sogenannte „Bagatellschwellen“ ausgenutzt werden sollen, denn nur so kann dem Umstand Rechnung getragen werden, dass sich in der Summe mehrerer relativ geringer Belastungen insgesamt eine Zusatzbelastung entwickelt, die in Summe keinesfalls als unerheblich qualifiziert werden kann.

Die Betrachtung der Einwirkungen darf sich dabei auch nicht auf Stoffeinträge beschränken. Vielmehr müssen auch andere das Gebiet beeinträchtigende Vorhaben, die beispielsweise mit einer Flächeninanspruchnahme einhergehen oder vergrämende Wirkung auf charakteristische Arten haben können, einbezogen werden.

10.2 Stickstoffeinträge

10.2.1 Abschneidekriterium

Es verwundert, dass bei im Februar 2016 vorgelegten FFH-Vorprüfungen auf KfL (2008) und einen Vermerk des LANUV aus 2012 verwiesen wird. Bereits seit 2014 liegt der Entwurf des Stickstoff-Leitfadens des LANUV vor, der in NRW regelmäßig bei der Bewertung von Stickstoffeinträgen in FFH-Gebiete angewandt wird.

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung zum Kraftwerk Trianel in Lünen am 16.06.2016 hat der 8. Senat des OVG Münster unmissverständlich erläutert, dass das Abschneidekriterium des LANUV von $0,1 \text{ kg N/ha} \cdot \text{a}$, das auch in der vorliegenden FFH-Verträglichkeits-Vorprüfung verwendet wird, aus seiner Sicht nicht geeignet ist, den Schutz der hoch stickstoffempfindlichen Lebensraumtypen sicherzustellen. Der 8. Senat legt seiner Beurteilung der FFH-Verträglichkeit von Stickstoffeinträgen ein Abschneidekriterium von $0,05 \text{ kg N/ha} \cdot \text{a}$ zur Ermittlung des Einwirkungsbereiches und ein Abschneidekriterium von 0,5% des Critical Load der jeweils betroffenen Lebensraumtypen im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung (inkl. Summationsprüfung) zugrunde. Auch der Abschneidewert für versauernde Einträge muss nach den Vorgaben des OVG erheblich niedriger angesetzt werden.

Nach Ansicht der Naturschutzverbände sind auch die z.T. etwas strengeren Maßstäbe des OVG nicht geeignet den Schutz der stickstoffempfindlichen Lebensräume ausreichend sicher zu stellen. Sofern die Notwendigkeit gesehen wird, den Einwirkungsbereich im Rahmen der Anlagengenehmigung konkret zu bestimmen, kann ein Abschneidekriterium hilfreich sein. Hierbei muss jedoch ein ausreichender „Sicherheitsabstand“ zu der unter Berücksichtigung kumulativer Effekte zu bestimmenden Erheblichkeitsschwelle eingehalten werden, der sicherstellt dass nicht bereits die in der Summe beeinträchtigenden Einträge von zwei oder drei Anlagen im Umfeld der FFH-Gebiete aus der Prüfpflicht herausfallen. Nach Ansicht der Naturschutzverbände kommt hier allenfalls ein „Abschneidewert“ von nicht mehr als 0,1%

des niedrigsten CL-Wertes der Berner Liste von 3 kg /ha*a in Frage. Ein „vertretbarer“ Abschneidewert würde danach bei 3 g N/ha*a liegen.

10.2.2 Vorbelastungsdaten

Für die vorliegenden FFH-Vorprüfungen wurde zur Bestimmung der Vorbelastung der UBA-Datensatz 2009 verwendet.

Die Werte des PINETI-Datensatzes 2009 liegen deutlich unter denen des MAPESI-Datensatzes von 2007. Dies ist auch Inhalt bundesweiter Diskussionen. Hierzu sei auf die Kritik des Landes Baden-Württemberg wegen erheblicher Abweichungen zwischen tatsächlichen Messwerten und modellierten Werten verwiesen¹⁵. Auch das Umweltbundesamt hat hierzu in seinen Erläuterungen¹⁶ darauf verwiesen, dass der Datensatz für die Anwendung in den Bundesländern nicht geeignet ist.

Es sind daher die Vorbelastungsdaten des MAPESI-Datensatzes UBA von 2007 zugrunde zu legen.

10.2.3 Betrachtung der Gesamt-Immissionen in die FFH-Gebiete geboten

Die Immissionsprognose von Müller-BBM (2016) beruht auf den Angaben zum Flottenmix aus den Referenz- und Prognoseszenarien. Dieser Flottenmix ist aber nicht aus der Luftverkehrsprognose abgeleitet, da kein Flottenmix für Analyse und Prognose ermittelt wurde. Daher ist nicht sichergestellt, dass bei Verwendung dieser Werte die für die FFH-VP erforderliche worst-case-Betrachtung vorliegt.

Die Immissionsprognose für Stickstoffdepositionen betrachtet zudem nur die Differenz zwischen dem Referenzszenario 2030 und dem Prognoseszenario 2030. Für die Gesamtbeeinträchtigung des FFH-Gebietes ist aber die Gesamtbelastung von Bedeutung.

Beantragt sind in der Summe 318.645 Slots für Starts und Landungen. Diese beantragte und auch ausführbare Zahl von emittierenden Ereignissen, die auf das FFH-Gebiet negativ wirken, sind den Betrachtungen zugrunde zu legen. Dies geschieht aber nicht, da nur ein Teil der nach der geänderten Betriebsgenehmigung möglichen Starts und Landungen (29.831 Flugbewegungen) der Prognose der schädlichen Einwirkungen auf das FFH-Gebiet zugrunde gelegt wird.

Während im Rahmen der Immissionsprognose bei allen Schadstoffen die Immissions-Jahresgesamtbelastung für den Referenz und den Prognosefall angegeben wird und die Zusatzbelastung kartographische dargestellt wird, fehlen diese Angaben bei der Stickstoffdeposition.

¹⁵ Kurzmitteilung 1/2015: <http://www.fachdokumente.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/114234/?COMMAND=DisplayBericht&FIS=91063&OBJECT=114234&MODE=METADATA>

¹⁶ Hintergrundbelastungsdaten Stickstoffdeposition Ergebnisse und Daten des PINETI-Projekts-Erläuterungen des Umweltbundesamtes, Stand 3.11.15 – <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/wirkungen-von-luftschadstoffen/wirkungen-auf-oekosysteme/kartendienst-stickstoffdeposition-in-deutschland>

Diese Vorgehensweise ist mit dem FFH-Schutzregime und den entsprechenden Anforderungen des § 34 Abs. 1 BNatSchG nicht vereinbar. Vielmehr ist geboten, all jene Auswirkungen auf die in einem Natura 2000-Gebiet geschützten Lebensraumtypen und Arten zu beurteilen, die sich mit dem Plan oder Projekt und anderen in der Summation zu berücksichtigenden Plänen und Projekten nach Durchführung der Änderungen verbinden. Beschränkt sich die FFH-VP dagegen auf eine isolierte Betrachtung der auf die Änderung zurückzuführenden zusätzlichen Belastungen, wird sie den Anforderungen des § 34 Abs. 1 BNatSchG nicht gerecht, vermittelt der zuständigen Behörde nicht die zur Beurteilung der Einschlägigkeit des § 34 Abs. 2 BNatSchG notwendigen Erkenntnisse und kann ihren Beitrag zur Gewährleistung eines wirksamen Schutzes der Lebensraumtypen und Arten eines Natura 2000-Gebietes nicht erbringen.

Nach § 34 Abs. 2 BNatSchG dürfen Pläne und Projekte nur zugelassen werden, wenn die Genehmigungsbehörde auf der Grundlage der Ergebnisse einer FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-VP) die Gewissheit erlangt, dass die in dem betroffenen Natura 2000-Gebiet verfolgten Schutz- und Erhaltungsziele infolge der sich mit dem Projekt verbindenden Wirkungen nicht in Mitleidenschaft gezogen werden (s.a. EuGH, Urt. v. 26.10.2006, Rs. C-239/04, Castro Verde, Slg. 2006, I-10183 Rn. 24; Urt. v. 20.09.2007, Rs. C-304/05, Kommission / Italien, Sig. 2007, I-7495 Rn. 58; BVen/vG, Urt. v. 17.01.2007, 9 A 20.05, NuR2007, 336 Rn. 54; eingehende Darstellung der Rechtsprechung bei Storost, FFH-Verträglichkeitsprüfung und Abweichungsentscheidung, DVBl. 2009, 673 (675)).

Es ist stets der Frage nachzugehen, ob das Gesamtprojekt nach Durchführung der beabsichtigten Änderung erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes hervorrufen kann (vgl. OVG Greifswald, Beschl. v. 05.11.2012, 3 M 143/12, NJOZ 2013, 648 (650)).

Schon der Wortlaut des § 34 Abs. 1 BNatSchG lässt keinen Zweifel daran, dass nicht einzelne Auswirkungen, sondern das jeweilige Projekt einschließlich aller sich mit ihm verbindenden Wirkungen daraufhin zu überprüfen ist, ob es - gemessen am Maßstab der Schutz- oder Erhaltungsziele - erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes hervorrufen kann.

Im vorliegenden Fall ist es ersichtlich, dass schon der bestehende Flughafen ohne projektbedingte Erhöhung der Flugbewegungen erhebliche Beeinträchtigungen der stoffempfindlichen Lebensraumtypen hervorruft. Eine projektbedingte Erhöhung des Flugverkehrsaufkommens bedingt daher unzweifelhaft das Erfordernis einer FFH-Verträglichkeitsprüfung.

Werden der FFH-Vorprüfung die Gesamtmissionen des Flughafens Düsseldorf zugrunde gelegt, liegen die Immissionswerte auch erheblich über allen Abschneidekriterien für Eutrophierung und Versauerung. Auch daraus ist die Pflicht zur Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung zu erkennen.

10.3 Fuel dumping (Treibstoff-Schnellablaß)

Bei Landungen in Notfall-Situationen kurz nach dem Start muss – zur Vermeidung kostspieliger technischer Überprüfungen bestimmter Flugzeugtypen – das unzulässige Mehrgewicht an Treibstoff in der Luft abgelassen werden. Der Treibstoff versprüht im Luftraum, verdunstet teils, aber fällt letztlich doch auf dem Erdboden nieder, wo er zu

Schädigungen des Naturhaushaltes führt. Dass solche Schädigungen noch nicht konkret nachgewiesen wurden, liegt an der Verschwiegenheit der Deutschen Flugsicherung und der Fluglinien über die jeweiligen konkreten Vorgänge und der deswegen mangelnden Untersuchbarkeit deren Umweltauswirkungen.

Nach Angaben der Deutschen Flugsicherung, die den Treibstoff-Schnellablaß im nötigen Einzelfall zulassen muss) handelt es sich um jährlich 25 Fälle (nach Angaben des Köln-Bonner Flughafens und des Flughafens Berlin-Brandenburg allerdings um 40 Fälle pro Jahr in Deutschland). Wo der Treibstoff abgelassen wird, bleibt dabei völlig unklar. Dass das Ablassen über unbewohntem Gebiet erfolgen soll, ist aus Sicht des Schutzes der Menschen zu begrüßen, aber aus Naturschutzsicht bedenklich.

Aus Sicht der Naturschutzverbände ist es geboten, dieses völlig unklare Problem zu thematisieren, in dem die von der Deutschen Flugsicherung bevorzugten Ablaß-Bereiche im Umfeld der Verkehrsflughäfen benannt und quantifiziert werden. Die Naturschutzverbände halten hierzu eine Karte mit den Orten der Treibstoff-Schnellablässe der letzten 5 Jahre in der BRD für nötig, um eine Diskussionsgrundlage zu haben, damit über etwaige Beeinträchtigungen von NATURA 2000-Gebieten beraten werden kann. Für völlig unglaublich halten die Naturschutzverbände die oftmals vorgetragene Idee, dass die abgelassenen Treibstoffe sich sozusagen in der Luft auflösen und zu keinerlei Schäden am Boden führen.

10.4 Lärm

In den FFH-Vorprüfungen wird zutreffend festgestellt, dass der Fluglärm nicht kontinuierlich auftritt, sondern sich aus den Einzellärmereignissen zusammensetzt, die während der Start- und Landevorgänge entstehen. Es resultiert kein zeitlich durchgängiges Lärmband, sondern Zeiten mit und ohne Lärmbelastung wechseln sich ab.

Aus den geplanten 60 Flugbewegungen pro Stunde, die jeweils ca. 20 Sekunden Lärm verursachen, wird dann abgeleitet, dass pro Stunde ca. 50 Minuten für die artspezifische Kommunikation der lärmempfindlichen Arten zu Verfügung stehen. Nicht ausreichend berücksichtigt ist dabei, dass die 50 Minuten nicht „am Stück“ zur Verfügung stehen, sondern zwischen den einzelnen Lärmereignissen lediglich sehr kurze lärmarme Phasen vorliegen. Ob den lärmempfindlichen Arten diese kurzen Intervalle von 40-50 Sekunden für ihre artspezifische Kommunikation ausreichen, wird nicht dargelegt. Die Vorprüfung ist insofern unvollständig.

10.5 Fazit

In der Summe kann die vorliegende FFH-VP-Vorprüfung bei Weitem nicht die Befürchtungen entkräften, das schon der heutige Betrieb des Flughafens die FFH-Gebiete „Überanger Mark“ und „Ilvericher Altrheinschlinge“ schädigt. Noch weniger kann sie die zusätzlichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes als mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes verträglich erklären. Es wird deutlich, dass das FFH-Gebiet bereits durch den heutigen Betrieb des Flughafens zunehmend geschädigt wird. Eine Ausdehnung der Betriebsgenehmigung würde zusätzliche Schäden in Kauf nehmen.

Dies sollte Anlass sein, die Verträglichkeit bereits der heutigen Beeinträchtigungssituation zu überprüfen. Hierzu sind konkrete Erhebungen der Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes durch den Flughafen-Betrieb angezeigt (u.a. Erhebung des jährlichen Stickstoff-Eintrags in das FFH-Gebiet, Ermittlung der Verbreitung von LRT-untypischen Stickstoff-Zeigern).

Ohne eine dezidierte Ermittlung der bereits seit der Gebietsmeldung zusätzlich eingetretenen Schädigungen kommt eine weitere zusätzliche Beeinträchtigung des FFH-Gebietes jedenfalls nicht in Betracht.

Ohne Vorliegen der erforderlichen FFH-Verträglichkeitsprüfung ist der vorliegende Antrag auf Planfeststellung unvollständig und nicht genehmigungsfähig.

11. Artenschutz

Dass aufgrund der erhöhten Starts und Landungen nicht mit einer Beeinträchtigung der im Gebiet vorkommenden Wiesenbrüter (Feldlerche, Wiesenpieper) zu rechnen ist, wird konzidiert.

Allerdings führt die Versiegelung der Grünlandbereiche südlich der Rollbahn M dazu, dass der „Bereich kontinuierlich wirkender Störwirkungen“ (Artenschutzprüfung, S. 39) sich hin zur Rollbahn M vorverlagert und auf die nördlich der Rollbahn M brütenden Feldlerchen einwirkt. Diese Brutvögel verlieren den bisher durch die nicht befahrenen Grünlandbereiche vorhandenen Puffer zu den kontinuierlich wirkenden Störwirkungen, wobei besonders optische Beeinträchtigungen wirksam sein dürften.

Von der Rollbahn M halten die nördlich davon brütenden Feldlerchen (vom Revierzentrum laut UVS-Karte 3a bis zum Rand des Rollbahn) Abstände von in etwa 60 m / 70 m / 75 m / 75 m / 80 m / 100 m / 110 m / 120 m / 120 m ein (Durchschnitt 90 m; Median 80 m).

Von anderen Rollbahnen und den Start-Landebahnen werden teils deutlich geringere Abstände (~ 50 m) eingehalten. Selbst wenn man nur die der Rollbahn M nächstgelegenen Revierzentren betrachtet, fällt der Unterschied zwischen den Mindestabständen zu anderen Rollbahnen und den Start-Landebahnen einerseits mit ~ 50 m Abstand und dem Mindestabstand zur Rollbahn M auf Höhe der zu versiegelnden Grünlandflächen mit den nahe gelegenen „kontinuierlich wirkenden Störwirkungen“ mit ~ 70-80 m Abstand ins Auge. Das legt nahe, dass das Heranrücken der „Störwirkungen“ durch die Vorfeld-Nutzung an die heute nördlich der Rollbahn M brütenden Feldlerchen sich auf diese mit Vertreibungseffekten auswirken wird.

Von einem damit einhergehenden Verlust der Brutreviere könnten aktuell (2014er Daten) maximal 9 Brutpaare der Feldlerche betroffen sein.

Es ist angezeigt, diese Brutpaare als vermutlich durch Brutplatzverlust beeinträchtigt zu bewerten.

Daher sollte diesem Brutplatzverlust planerisch begegnet werden – entweder durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen auf dem Flughafengelände oder durch ein artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren.

12. Landschaftspflegerischer Begleitplan

Die Bewertung des Eingriffs durch die beantragten baulichen Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung weist hinsichtlich der Bestandsaufnahme, der Bewertung der Eingriffe, des ermittelten Kompensationsumfangs und der Kompensationsmaßnahmen folgende Defizite auf.

12.1 Bestandsdarstellung einschließlich Bewertung der Biotope

Laut den Erläuterungen in Kapitel 3.4.3 des LBP's (siehe Tabelle 1) werden den kartierten Biotoptypen Wertigkeiten zwischen 1 und 5 zugeordnet (siehe auch Anlage 1, Vegetationsaufnahmen). Die Ermittlung der Werte kann nicht nachvollzogen werden. Dieses betrifft die Vegetationsaufnahmen 5, 6, 7, 8 und 9, insbesondere aber die Aufnahmen 10, 12 und 13. Hier hätten sogar Aufwertungen erfolgen müssen, da hier die typischen Magerkeitszeiger mit den typischen Flächenanteilen bei Magerwiesen (EA0, sta3) oder mäßig artenreichen Wiesen (EA0, stf) auftreten.

In Bezug auf die Wertigkeit der Biotoptypen, insbesondere der Wiesen mit deutlichen Anteilen an Magerkeitszeigern, ist zu berücksichtigen, dass eine Bestandserfassung der typischerweise bei solchen Grünlandbiotopen zu erwartenden Fauna – Tagfalter, Wildbienen, Hummeln und Heuschrecken - nicht erfolgt ist. Die Naturschutzverbände erwarten hier Erfassungen der für solche Biotope typischen Arten insbesondere auch vor dem Hintergrund der extensiven Pflege bei einigen Wiesenflächen (z.B. Vegetationsaufnahmen 10 und 12).

Eine vollständige Erfassung der betroffenen Bestandteile des Naturhaushaltes hätte für UVP und die Eingriffsbewertung ein weiter gefasstes standortbezogenes Untersuchungsgebiet erfordert sowie aktuelle und vollständige Kartierungen. Zur Kritik am unzureichenden Untersuchungsgebiet und den Defiziten bei der Erfassung von Brut- und Rast-/Zugvögeln, Fledermäusen, Amphibien sowie charakteristischer Arten des mageren Grünland s. auch unter Ziff.7.2.1 dieser Stellungnahme.

12.2 Eingriffsermittlung und Bewertung der Eingriffe

12.2.1 Biotope

In Kapitel 4.2.3 – Darstellung und Bewertung der Eingriffe wird auf Seite 28 dargelegt, dass alle vom beantragten Eingriff betroffenen Biotoptypen „... aufgrund der erheblichen Vorbelastungen und Störwirkungen durch den Flughafenbetrieb ... „ um eine halbe Wertstufe abgewertet wurden (siehe auch Kapitel 5. Eingriffsbilanzierung, Seite 32 und 33). Dieses Vorgehen wird von den Naturschutzverbänden kritisiert, da der auf die Flächen einwirkende Betrieb und damit die Störwirkungen und die Vorbelastungen derzeit schon vorhanden sind und die möglichen Auswirkungen auf die betroffenen Biotope sich in deren kartierten Zustand also schon zeigen und mit bewertet werden.

Akzeptabel wäre ggfls. die Abwertung bei Biotopen, die den Störwirkungen durch den laufenden Betrieb unterliegen, deren Wirkungen jedoch nicht anhand der Ausprägung der Biotope erkennbar sind. Denkbar sind z.B. temporäre, aber immer wieder auftretende Störungen durch Flugzeuge (Abstrahlverhalten der Triebwerke). Hierzu sind dann jedoch entsprechend differenzierte und konkrete auf die Betriebsabläufe bezogenen Auswirkungen

zu betrachten. Dieses gilt auch für zukünftige zu erwartende durch die beantragte Planung initiierten Wirkungen auf Biotope/Habitats.

12.2.2 Wasser

Es wird kritisiert, dass zwar die neu zu versiegelnden Flächen an die bestehenden Entwässerungssysteme angeschlossen werden sollen, aber die Einleitungen in den Kittelbach unangetastet bleiben sollen (siehe LBP Seite 29). Im Rahmen der Umplanung der Entwässerung ist hier eine entsprechende Vorklärung erforderlich, um nicht belastetes Wasser in den Kittelbach einzuleiten.

12.2.3 Kompensationsbedarf

Aus den vorgenannten Gründen ist der ermittelte Kompensationsbedarf (siehe Kapitel 5 LBP Seite 32 und 33) mit 442.470 Biotopwertpunkten zu gering ermittelt worden. Hierzu wird eine entsprechende Überarbeitung gefordert.

12.2.4 Kompensationsmaßnahmen

- Kompensationsmaßnahme „Wittgatt“
Grundsätzlich ist die Entsiegelung (Abriss von Gewächshäusern) und Entwicklung von Extensivgrünland positiv zu bewerten.

Leider fehlen genaue Angaben zur Umgebung der Kompensationsfläche; siehe Abb. 3, Seite 36). Dieses gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass es sich bei dem für die Entwicklung von Kompensationsmaßnahmen beanspruchten Bereich um brachliegendes ehemaliges Gärtnereigelände handelt. Insbesondere fehlen hier Angaben, zu möglicherweise vorkommenden geschützten Arten; wie z.B. Fledermäusen. Es ist möglich, dass es hier zu Konflikten mit artenschutzrechtlichen Verboten kommt. Es muss mindestens eine artenschutzrechtliche Prüfung erfolgen, ggf. sind Vermeidungsmaßnahmen notwendig.

Es ist auszuschließen, dass Kompensationsmaßnahmen in vorbelasteten Bereichen erfolgen. Ob es im Bereich der Kompensationsfläche im Laufe der vorhergehenden Nutzung als Gartenbaubetrieb zu Bodenverunreinigungen durch Dünger oder Schadstoffe infolge Herbizid oder Insektizid-Einsatz (Gewächshäuser) gekommen ist, muss daher sondiert werden.

Die Anlegung einer Obstwiese ist grundsätzlich sinnvoll; die Erfüllung der geforderten Wirksamkeit als Kompensation für die Eingriffe in den Naturhaushalt, insbesondere als Habitat ist jedoch von Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen der Obstbäume abhängig. Die auf Seite 36 im LBP genannten dauerhaften Unterhaltungspflege- und Entwicklungsmaßnahmen (u.a. Erziehungschnitte, Erhaltungschnitte, Ersatz von Ausfällen), auch Sicherstellung des Verbisschutz sind daher unbedingt dauerhaft durch entsprechende Auflagen im Genehmigungsbescheid und dingliche Sicherungen im Grundbuch (Real-Last) sicher zu stellen. Der Antragsteller hat darzulegen, wie er

die Auflagen erfüllen will. Dieses gilt vor allem auch für die doch recht anspruchsvolle Kontrolle des Verbotes der Düngung und des Verbotes des Einsatzes von Pflanzenschutzmitteln.

- Kompensationsmaßnahme „Grütersaaper Weg (Aaper Wald)“
Leider ist die Bestandssituation der zur Kompensation vorgesehenen Flächen nicht vollständig erfasst. Es fehlt die Bestandserfassung der diese Biotope nutzenden Arten. Die Erfassung ist deshalb wichtig, um zu vermeiden, dass bereits wertvolle Biotope durch die geplanten Maßnahmen zerstört oder so verändert werden, dass diese für die darauf angewiesenen Arten nicht mehr als Habitat nutzbar sind.

Es bestehen Zweifel an der Wirksamkeit der geplanten Mahdgutübertragung (Maßnahmen M1a bis M1d, M2a bis M2b). Bisherige Untersuchungen zu Verfahren der Mahdgutübertragung zeigen, dass sichere Erfolge nur auf Wiesen-Flächen mit geringer Konkurrenz, d. h. nach Oberbodenabtrag oder auf Ackerflächen, zu erwarten sind. Im bestehenden artenarmen Grünland dagegen fehlen Erkenntnisse über geeignete Maßnahmen, die auch unter den dort herrschenden Konkurrenzbedingungen den übertragenen Zielarten die Etablierung ermöglichen, fast vollständig.

Die Übertragung von samenhaltigem Mahdgut zur Erhöhung der pflanzlichen Biodiversität in artenarmen Grünlandbeständen erwies sich in den meisten Fällen nur als effektiv, wenn eine ausreichende Störung der bestehenden Grasnarbe vorgelegen hat (geringe Grasdeckung, hoher Anteil offener Boden und geringer Anteil Streubedeckung). In einigen Fällen war daher ein vorheriges Pflügen als nachhaltigste Störungsvariante erforderlich. Die Renaturierungsflächen sollten im Herbst des ersten Jahres lediglich gemulcht werden, um keine Samen oder Keimlinge zu entfernen oder zu beschädigen. Ab dem zweiten Jahr nach der Mahdgutauftragung kann eine reguläre Wiesennutzung erfolgen.

In wie weit Mahdgutübertragungen beeinflusst werden bei einer Beweidung – wie im vorliegenden Fall vorgesehen – ist nicht genau vorherzusehen, muss jedoch kritisch gesehen werden.

Die geplanten Kompensationsmaßnahmen erfordern einen sehr hohen Kontrollaufwand (keine Düngung, Herbizide, Beschränkung Großvieheinsatz Maßnahme M1a bis M1e, Mahdvorgaben z.B. Maßnahme M2a und 2b, Erneuerung Wildverbiss Maßnahmen M3a bis M3e, M4a bis M4c etc.). Es ist festzulegen in welcher Zuständigkeit und in welchen Zeiträumen wie und wer die entsprechend erforderlichen Kontrollen durchführt.

12.2.5 Rückwirkung des fehlerhaften LBP auf den gesetzlichen Artenschutz

Die Fehler bei der Abarbeitung der Eingriffsregelung (unzureichendes Untersuchungsgebiet, Defizite bei der Bestanderfassung, Fehlerhafte Bewertung der Grünland-Biotope durch die erfolgt Abstufung der Grünlandbiotope, unzureichender Kompensationsumfang) schlagen auch auf den Artenschutz durch. Die Privilegierungs-Tatbestände des § 44 Abs. 5 BNatSchG (keine Berücksichtigung der besonders geschützten Tier- und Pflanzenarten ohne europäischen Schutz, Option vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen) gelten nur für

„zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft“, was voraussetzt, dass die Eingriffsregelung korrekt abgearbeitet wurde. Dies bestätigt die Rechtsprechung (BVerwG, Urteil vom 14.7.2011 – 9A 12.10 „Ortsumgehung Freiberg“) ausdrücklich.

Im Bereich der mageren Grünlandflächen ist sehr wahrscheinlich mit Vorkommen besonders geschützter Arten nach der BArtSchVO zu rechnen, beispielsweise mit Bläulingen, Feuerfaltern, *Zygaena*-Arten, Bienen und Hummeln. Für diese besonders geschützten Arten gelten – bei fehlerhafter Eingriffsregelung die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG, was der Planung entgegensteht.

Eine korrekte Abarbeitung der Eingriffsregelung würde es erforderlich machen, auf den ökologisch höherwertigen Grünlandbereichen eine Grunderfassung aussagekräftiger Artengruppen durchzuführen, damit Erkenntnisse darüber gewonnen werden, wie die Biotope hinsichtlich der biotoptypischen Fauna ausgeprägt sind. Ein vergleichsweise gutes Vorkommen biotoptypischer typischer Insektenarten würde eine Aufwertung des Biotopwertes erfordern. Die Fauna gar nicht zu untersuchen, untergräbt einerseits die Kenntnislage zum Biotopwert der Flächen und macht so eine belastbare Bewertung des Biotop-Wertes unmöglich. Andererseits liegt der Planfeststellungsbehörde ohne eine derartige Erfassung keine Grundlage für die Beurteilung der Betroffenheit der besonders geschützten Arten vor.

Gefordert wird hier nicht etwa, weit verbreitete Biotope geringen Wertes detailliert auf biotoptypische Indikatorarten zu untersuchen. Wenn aber – wie bei den artenreichen und mageren Grünlandflächen – bereits deutliche Anzeichen für einen höheren Wert der Biotope vorliegen, dann ist es Aufgabe der landschaftspflegerischen Begleitplanung den Wert dieser Biotope differenzierter zu ermitteln, was eine Erfassung der maßgeblichen Gruppen der Tierwelt beinhalten muss.

In dem Zusammenhang sind die Aussagen zum angeblich „avifaunistisch sehr artenarmen“ Untersuchungsgebiet (LBP, Seite 28) nicht zutreffend. Tatsächlich weisen die Grünlandbereiche des Untersuchungsgebietes eine herausragende Dichte typischer Vogelarten trockener Grünland-Biotope auf. Dies sollte deutlich gewürdigt, aber nicht zur fälschlichen Abwertung des Biotopwertes genutzt werden.

13. Gewässerschutz

Zur der der für das Flughafengelände bekannten Altlastensituation hinsichtlich PFT wird in der UVS ausgeführt, dass die „Hauptschadensstellen“ außerhalb der geplanten Baumaßnahmen liegen (UVS, S. 90). Die für diese Bewertung zugrundeliegende Untersuchung wird nicht benannt, so dass offen bleibt wie aktuell der Kenntnisstand ist. Im Rahmen des Scoping-Termins erfolgte der Hinweis, dass im Bereich des Tanklagers erhebliche PFT-Belastungen im Grundwasser festgestellt wurden, die in der Nähe der Neubauf Flächen liegen. Hierzu wurden im Verfahren näherer Ausführungen und Untersuchungen zur Abgrenzung gefordert. Für den Bereich der geplanten Maßnahmen sind aktuelle Untersuchungen zu Altlasten vorzulegen.¹⁷ Die Ausführungen zu den Vorbelastungen des Grundwassers in der UVS (S. 89/90) lassen nicht erkennen, dass aktuelle Untersuchungen für den Eingriffsbereich vorgenommen worden sind. Der

¹⁷ Schreiben des LANUV NRW v. 6.11.2013 an das MKULNV

Beurteilung der baubedingten Auswirkungen auf die PFT-Sanierung (UVS S. 152/153) fehlt es damit an der Beurteilungsgrundlage.

Es ist sicherzustellen, dass die aus Allgemeinwohlgründen (Trinkwasserversorgung/Wasserschutzgebiet) zu ergreifende Maßnahmen zur Altlastensanierung den beantragten Baumaßnahmen vorgehen.

Im Planfeststellungsbeschluss ist durch Auflagen sicherzustellen, dass ein zukünftiger Eintrag von wassergefährdenden Stoffen (beispielsweise Treibstoffe, PFT-haltige Löschmittel, Hydraulikflüssigkeiten) in Boden und Grundwasser vermieden wird.

Anlage:

Stellungnahme „Rattinger gegen Fluglärm e.V.“ vom 6.7.2016