

STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

Sitzungsvorlage

Datum: 20.12.2017

Drucksache Nr.: 17/0430

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	09.01.2018	öffentlich / Entscheidung

Betreff

Stellungnahme der Stadt Sankt Augustin zum Antrag der Flughafen Köln/Bonn GmbH auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss beschließt die seitens der Verwaltung vorgeschlagene Stellungnahme zum Antrag der Flughafen Köln/Bonn auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses und beauftragt die Verwaltung, diese Stellungnahme beim zuständigen Dezernat 26 (Luftverkehr) bei der Bezirksregierung Düsseldorf einzureichen.

Sachverhalt / Begründung:

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH (FKB) hat am 09.12.2016 i.d.F. vom 14.09.2017 einen Antrag auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde, dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen gestellt. Gegenstände des Planfeststellungsverfahrens sind zusammengefasst:

- 1) die abschließende Zulassung der Änderung und Erweiterung von Flugbetriebsflächen zur Schaffung zusätzlicher Flugzeug-Abstellpositionen sowie
- 2) die Entscheidung über die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit folgender Maßnahmen:
 - Neuordnung des sog. „Frachtriegels“ (Frachthallen, Hangars, Betriebsgebäude u.a.) mit Festlegungen zu baulichen Nutzungen auf dem zentralen Flughafen-gelände und
 - diverse Hochbauten (Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo, Anbau an das Terminal 2, Parkhäuser, Verwaltungsgebäude, Hotel).

Zur Planfeststellung beantragt wird unter anderem auch die Erweiterung des bestehenden Vorfeldes A im Südwesten des Terminal 1. Sie hat eine Gesamtgröße von 29.500 m². Die

Fläche soll vorrangig für die Abstellung von Passagierflugzeugen genutzt werden. Die Fläche ist bereits baulich angelegt. Das für die Erweiterung erteilte Negativattest der Planfeststellungsbehörde wurde durch rechtskräftiges Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.12.2014 aufgehoben. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat daraufhin die Nutzung des Vorfelds durch Verfügung vom 29.01.2015 untersagt.

Bereits in der Sitzung des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss am 08.09.2015 teilte Herr Metz als Mitglied der Fluglärmkommission den Ausschussmitgliedern mit, „dass die Feststellung vom Landesverkehrsministerium NRW, die Erweiterung habe keine wesentlichen Auswirkungen, von Anwohner beklagt worden sei, woraufhin das Bundesverwaltungsgericht entschieden habe, dass die Entscheidung des Landesverkehrsministeriums nicht rechtens gewesen sei. Vielmehr handele es sich bei der Maßnahme um eine Kapazitätserweiterung des Flughafens, welche ein ganz normales Planfeststellungsverfahren inklusive aller Beteiligungen und Gutachten auslöse. Der Flughafen habe nun erhebliche Probleme festzulegen, wie die wesentlichen Veränderungen hinsichtlich der Umweltauswirkungen zu definieren seien, um in ein solches Planfeststellungsverfahren gehen zu können. Das Problem liege darin, den Status Quo festzustellen“. Er bat die Fraktionen und die Verwaltung, sich auf dieses Verfahren einzustellen.

Die Stadt Sankt Augustin ist nach Kapitel 7.4 (Flugverkehr Flughafen Köln-Bonn) des Lärmaktionsplans Stufe 2 vom 26.06.2017 nur in einem kleinen Bereich an der Stadtgrenze nordöstlich der Ortslage Buisdorf vom Fluglärm durch den Flughafen Köln-Bonn belastet. Die Lärmbelastung im Jahresmittel über 24 Stunden (nach EU-Umgebungslärmrichtlinie) liegt hier bei unter 55 dB(A) (LDEN < 55 dB(A)) und der LNight (Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (22.00 Uhr - 6.00 Uhr)) erreicht im Bereich der nächsten schutzbedürftigen Nutzungen ein Niveau von unter 50 dB(A). Damit werden die Auslösewerte nicht erreicht. In Kapitel 8.4 des Aktionsplans wird die Zahl der vom Lärm Betroffenen mit null angegeben. Somit wird der Immissionsrichtwert der TA-Lärm für ein Allgemeines Wohngebiet (40 dB(A)) deutlich überschritten. Die aus umweltmedizinischen Gründen in diesem technischen Regelwerk aufgeführten nächtlichen Lärmgrenzen werden regelmäßig überschritten.

Am o. g. Planfeststellungsverfahren wurde auch die Stadt Sankt Augustin mit Schreiben vom 6. Oktober 2017 beteiligt. Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme endet am 15.01.2017.

Die Verwaltung schlägt im Ergebnis folgende Stellungnahme vor:

Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 26 (Luftverkehr)
Am Bonnhof 35
40474 Düsseldorf

Sankt Augustin, 10.01.2018

Antrag der Flughafen Köln/Bonn GmbH vom 09.12.2016 i. d. F. vom 14.09.2017 auf

Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses

Anhörung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gem. § 8 ff. Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i. V. m. § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebt die Stadt Sankt Augustin Einwendungen in oben genanntem Verfahren.

1. Auslegungsfrist

Die gewählte Auslegungsfrist wurde für den Umfang der Unterlagen und die Anzahl an Gutachten deutlich zu kurz gewählt. Dies verdeutlicht ein aktuelles Beispiel. Das Baugesetzbuch wurde im Mai dieses Jahres geändert. In diesem Kontext wurden Auslegungsfristen angepasst. So wurde der § 3 Absatz 2 Satz 1 BauGB wie folgt geändert: Die Wörter „eines Monats“ werden durch die Wörter „von 30 Tagen oder bei Vorliegen eines wichtigen Grundes für die Dauer einer angemessenen längeren Frist“ ersetzt.

In der Gesetzesbegründung wird hierzu ausgeführt:

Artikel 6 Absatz 6 der UVP-Richtlinie sieht vor, dass der Zeitrahmen für die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung ausreichend bemessen sein muss. Im Regelfall dürfte die 30-Tages-Frist des § 3 Absatz 2 Satz 1 BauGB dem genügen. Bei besonders komplexen Planverfahren kann jedoch eine Verlängerung der Frist angezeigt sein. Die Gemeinde kann die Frist bereits nach geltendem Recht verlängern. In komplexen Planungssituationen soll – in Anlehnung an § 4 Absatz 2 Satz 2, Halbsatz 2 BauGB – in § 3 Absatz 2 Satz 1 BauGB eine Pflicht zur längeren Auslegung eingeführt werden.

In seiner Stellungnahme zum Entwurf des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt (Drucksache 18/10942) nimmt der Bundesrat wie folgt Stellung: „Ein wichtiger Grund ist insbesondere, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen schwerer Unfälle nach § 50 Absatz 1 des Bundes- Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind.“ Begründung: Die Prüfung der Auswirkungen schwerer Unfälle setzt in der Regel die Prüfung aufwendiger Gutachten und betrieblicher Gegebenheiten voraus, hierfür ist die vorgesehene Frist von einem Monat regelmäßig zu kurz.

Die Prüfung der Auswirkungen der geplanten Änderungen am Flughafen setzt die Prüfung der sehr aufwendigen Gutachten und der betrieblichen Gegebenheiten voraus. Hierfür wurde die Frist – insbesondere vor dem Hintergrund der Weihnachtsfeiertage - deutlich zu kurz bemessen.

2. Unzureichende Planunterlagen

Die Planunterlagen stellen die Auswirkungen der beantragten Ausbauten nur unzureichend dar. Die Schaffung von mindestens 10 neuen Abstellpositionen stellt eine erhebliche Erweiterung der Kapazität dar. Die Optimierung der Frachtabfertigung wie auch der Passagierabfertigung zielt ebenfalls auf eine Kapazitätserweiterung. Die Kapazitätserweiterungen sind

aber nicht nachvollziehbar dargestellt.

Erforderlich ist eine realitätsnahe Prognose der tatsächlich im Jahr 2030 zu erwartenden Flüge ohne und mit Ausbau. Erst aus einer solchen Betrachtung kann sich die tatsächliche Kapazitätssteigerung durch die beantragten Ausbauten ergeben. Die Prognose ohne Ausbau muss dabei die im Antrag mehrfach behauptete „erheblich aufwendigere Abwicklung des Flugbetriebs und vor allem der Abfertigung“ (S. 34) abbilden.

Wie auch die Stadt Hennef in ihrer Stellungnahme anmerkt, ist es erforderlich die Auswirkungen eines Hotel- und Kongresszentrums auf die Hotels benachbarter Kommunen zu untersuchen. Ein Hotel der geplanten Größenordnung dürfte auch erheblichen Einfluss auf eine wirtschaftliche Weiternutzung des Hotels `Regina´ im Zentrum der Stadt Sankt Augustin haben.

3. Bevölkerungsprognose

Der Ersteller der Verkehrsprognose geht davon aus, dass „für Deutschland als auch für Nordrhein-Westfalen (...) bis 2030 eine annähernde Konstanz der gesamten Einwohnerzahl im Zeitraum gegenüber 2014 angenommen [werden]“ kann. „Letzteres entspricht nahezu exakt der Vorausberechnung von Statistik NRW (+0,4 %)[13]“. Auch sind „künftig Wanderungssalden von über 200.000 durchaus wahrscheinlich“ (Verkehrsprognose 2016, S.61). "Zusammenfassend lässt sich auch vor dem Hintergrund der aus aktueller Sicht wahrscheinlichen demografischen Entwicklung aus den bisher referierten Arbeiten eine Grundtendenz in Höhe von 1,3 % p.a. Ableiten" (Verkehrsprognose 2016, S.68).

Die Bertelsmannstiftung kommt im Juli 2015 jedoch zu einem abweichenden Ergebnis. Nordrhein-Westfalen wird bis zum Jahr 2030 um 480.000 Einwohner schrumpfen. Für die Studie wurde die zahlenmäßige Entwicklung der Bevölkerung für Städte und Gemeinden ab 5.000 Einwohner sowie aller Landkreise berechnet. In fünfzehn Jahren werden demnach in Nordrhein-Westfalen nur noch 17,07 Millionen Einwohner leben. Die einzelnen Kommunen nehmen dabei eine teils gegensätzliche Entwicklung. Das wären trotzdem rund 2,7 Prozent weniger als noch 2012, als 17,55 Millionen Menschen in NRW wohnten. Bei den Bevölkerungsvorausberechnungen wurden die gestiegenen Zuwanderungszahlen aus dem Ausland und die Zensusergebnisse 2011 berücksichtigt (https://www.bertelsmannstiftung.de/fileadmin/files/BSt/Presse/imported/downloads/Bevoelkerungsprognose_NRW.pdf)

Auch das Statistische Bundesamt prognostiziert unter „<https://service.destatis.de/laenderpyramiden/>“ eine schrumpfende Bevölkerungsentwicklung für Nordrhein-Westfalen. Demnach nimmt die Einwohnerzahl in NRW von 17,6 Millionen (2015) über 17,5 Mio. (2020), 17,3 Mio. (2025) und 16,9 Mio. (2030) auf 16,6 (2035) Millionen ab.

Der Gutachter bediente sich lediglich einer Statistik-Quelle, um eine derart weitreichende Prognose für die Entwicklung des Flugverkehrs in NRW abzugeben.

4. Beschränkung auf zusätzliche Bauvorhaben

Zu kritisieren ist auch, dass die Beurteilung der Auswirkungen und die planerische Abwägung nur auf die zusätzlichen Ausbauvorhaben beschränkt werden. Nach dem Monatsbe-

richt des Flughafens Köln/Bonn traten bereits im zurückliegenden Oktober 2017 bei Nacht insgesamt 173 Ereignisse auf, die an den Messstellen über 80 dB(A) lagen.

Wie der Verkehrsprognose (S. 161) zu entnehmen ist, werden „für die Zukunft steigende Ein- und Ausladungen in der konventionellen Fracht“ erwartet. Laut Prognose ist von erheblichen Steigerungen des Flugverkehrs bis zum Jahr 2030 auszugehen. So steigt die Anzahl der Passagiere um 59 % (Verkehrsprognose S. 153) und das Cargo-Aufkommen um insgesamt +102 % gegenüber dem Basisjahr 2014 (Verkehrsprognose S. 153). Es wird jedoch nicht nachvollziehbar begründet, warum ein Plus von 59 Passagieren im Passagierbereich und ein Plus von 102 % Tonnen Fracht in Summe lediglich eine Steigerung von 22.6 % an Flugbewegungen nach sich zieht.

Nach den Aussagen der Verkehrsprognose ist für den Flughafen Köln/Bonn in den kommenden Jahren mit einem starken Wachstum der Passagier- und Frachtflüge zu rechnen. Nach der Prognose wird der Anstieg der Flugbewegungen deutlich schwächer ausfallen: "Während für die ein- und ausgeladene Tonnage der Frachterfracht (ohne Beiladefracht) im Betrachtungszeitraum ein Wachstum von + 99 % (2014: 738, 2030: 1468 Tsd. t) erwartet wird, zeigt sich für die Anzahl der Frachterflugbewegungen mit + 26 % ein wesentlich geringeres Wachstum. (...) Unmittelbar sind hierfür aktuell bestehende Potenziale zur Erhöhung der Frachtraumauslastung (hier insbesondere bei den Integratoren) sowie der erwartete Wechsel hin zu größeren Flugzeugmustern verantwortlich" (Verkehrsprognose 2016, S. 163).

Als Begründung wird genannt, dass „[sich] in diesem Fall (...) der Prognosenullfall und der Prognoseplanfall (...) nur in der Qualität der betrieblichen Durchführbarkeit und Robustheit der Betriebsführung, nicht jedoch in der Anzahl der Flugbewegungen [unterscheiden]". (Zitiert aus Methodischer Zusammenhang Verkehrsprognose und Kapazität, S. 3)

Die Diskrepanz zwischen dem prognostizierten Anstieg der Passagierzahlen sowie der Frachttonnagen und der sich daraus ergebenden Flugbewegungen wird nicht nachvollziehbar begründet.

Auch der "sonstige gewerbliche Verkehr" nimmt stark zu, wird jedoch nicht näher definiert. Seine Entwicklung ist daher nicht nachvollziehbar. „Im Jahr 2014 entfielen auf die sonstigen gewerblichen Verkehre 13.250 Passagiere (13.500 in 2015) und 16.600 Flugbewegungen (17.200 in 2015). Durch die Fortführung der etablierten Strukturen wird in diesem Teilsegment bis zum Jahr 2030 eine gegenüber dem Jahr 2015 stabile Fortführung unterstellt. Für das Jahr 2030 werden somit 13.500 Passagiere und 17.200 Bewegungen in den sonstigen gewerblichen Verkehren also den Segmenten der Allgemeinen Luftfahrt und Sonstige prognostiziert" (Verkehrsprognose 2016, S. 168).

Bei einer Steigerung um 3,6 % p.a. von einer "stabilen Fortführung" auszugehen, ist schlicht falsch, insbesondere wenn man z.B. das ermittelte „reguläre“ Flugbewegungsaufkommen als Beispiel heranzieht. Hier ermittelte das Büro ein Wachstum von 26 % gegenüber dem Basisjahr 2014 bei einem angenommenen linearen Wachstums und einer jährlichen Zuwachsrate von von nur 1,4 % (s.o.).

5. Keine Lärminderungsplanung

Entgegen der Forderungen im Artikel 5 Abs. 1 und 2 der `Verordnung Nr. 598/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Regeln und Verfahren für

lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union´ wurde die Lärmsituation am Flughafen Köln-Bonn keiner Bewertung im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie unterzogen. Auch wurde kein Lärminderungsziel festgelegt oder Maßnahmen zur Minderung der Lärmauswirkungen ermittelt. Es wurden weder die vorgeschriebene Anhörung durchgeführt, noch wurden Maßnahmen beschlossen und durchgeführt.

Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie und § 47d Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz müssen die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne aufstellen, die u.a. die Lärmbelastungssituation darstellen, mit den Lärmpegeln LDEN und LNight und der Anzahl der Betroffenen bewerten und die vorhandenen und geplanten Maßnahmen enthalten müssen. Die Reduzierung der Anzahl der Lärmbetroffenen durch die geplanten Maßnahmen soll geschätzt werden.

Bis heute liegt jedoch kein wirksamer Lärminderungsplan vor.

6. Umweltverträglichkeitsprüfung / Lärmuntersuchung

„Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung sind (mit Ausnahme der Erweiterung des Vorfelds A) nicht diese oder andere in der Vergangenheit durchgeführte Vorhaben am Flughafen Köln/Bonn, sondern ausschließlich die zur Planfeststellung beantragten Vorhaben. Die Umweltauswirkungen anderer, in der Vergangenheit am Flughafen durchgeführter Vorhaben werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht gesondert ermittelt und nicht als Zusatzbelastung infolge der zur Planfeststellung beantragten Änderungen behandelt. Anders als bei der UVP-Vorprüfung sind frühere Änderungen und Erweiterungen des Flughafens neben dem Änderungsvorhaben kein eigenständiger Gegenstand der Untersuchung und Bewertung in der Umweltverträglichkeitsprüfung. Soweit bei ihnen in der Vergangenheit keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, werden solche Altvorhaben zwar bei der UVP-Vorprüfung berücksichtigt, um zu entscheiden, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Ist dies der Fall, haben diese Altvorhaben aber keinen Einfluss auf den eigentlichen Inhalt der Umweltverträglichkeitsprüfung des Änderungsvorhabens. Diese bezieht sich auf die zur Planfeststellung beantragte Änderung. Die Bestandsanlage bleibt deswegen nicht unberücksichtigt. Ihre Auswirkungen sind als Vorbelastung in die Umweltverträglichkeitsprüfung einzubeziehen“ (Umweltverträglichkeitsstudie, Bosch & Partner, S. 16).

Der Flughafen hat mit den derzeitigen Sanierungsarbeiten an den Rollfeldern aber auch mit den zahlreichen Ausbauten von Vorfeldern, Flugzeugabstellpositionen, Frachthallen, Terminal, Parkplätzen etc. in den letzten Jahrzehnten seine Kapazität deutlich erweitert und hierfür kein Planfeststellungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die Umweltauswirkungen der bisherigen Ausbauten wurden nicht geprüft. Das heißt die Auswirkungen auf die Umgebung durch die Gesamtheit aller Maßnahmen wurden trotz gesetzlicher Vorgaben nicht untersucht.

Wie bereits unter Punkt 4. erwähnt, kommt es dadurch zur einer unzulässigen Einschränkung betrachteter Umweltbelange / -auswirkungen.

Am 23.08.2017 veröffentlichte das Umweltbundesamt auf seiner Homepage folgenden Artikel:

"Das FluLärmG in seiner letzten Fassung von 2007 bietet – so ein Ergebnis des Fluglärmberichts 2017 des Umweltbundesamtes (UBA) – nur unzureichende Entlastung für die durch Fluglärm belastete Bevölkerung. Nach dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung

müssten bereits bei deutlich geringeren Schallpegeln Schutzmaßnahmen ergriffen werden. Zudem reicht es aus Sicht des UBA nicht aus, lediglich Lärmschutzfenster einzubauen, sondern die Lärmbelastung vor dem Fenster muss reduziert werden. Dies lässt sich dadurch erreichen, dass Flugzeuge selbst leiser werden oder so betrieben werden, dass – beispielsweise durch veränderte Flugrouten – geringere Schallpegel bei den Personen ankommen. Entlastung der Bevölkerung vor Lärm kann auch dadurch erreicht werden, dass Flüge tagsüber statt nachts durchgeführt werden und gegebenenfalls auch weniger geflogen wird. Hierfür fehlen jedoch wirkungsvolle gesetzliche Anreize. Das UBA plädiert daher für die Einführung eines Nachtflugverbots zwischen 22 und 6 Uhr auf stadtnahen Flugplätzen und eine Begrenzung der Fluglärmbelastung an einzelnen Flugplätzen durch Einführung einer Lärmkontingentierung.

Das UBA kommt zu dem Schluss, dass die entsprechenden Schallpegelwerte des FluLärmG nicht ausreichen, um erhebliche gesundheitliche Nachteile und erhebliche Lärmbelastungen auszuschließen. Die Werte sollten für alle Flugplatztypen um 15 Dezibel abgesenkt werden: für die Tages-Lärmbelastung auf 50 bzw. 45 Dezibel (für einen inneren und einen äußeren Ring innerhalb des LSB) und für die Nacht auf 40 Dezibel“.

Das UBA schlägt daher ein dreistufiges Handlungskonzept vor. Unter anderem die „Einführung eines Nachtflugverbots an stadtnahen Flugplätzen von 22 bis 6 Uhr aus Gründen des präventiven Gesundheitsschutzes.“ (UBA, 23.08.2017).

„Das LuftVG (...), insbesondere Paragraph 29b fordert, dass „beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken [sind] wenn dies erforderlich ist, um die

Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen“. Wenn gegen diesen Grundsatz verstoßen wird, handelt es sich um eine Ordnungswidrigkeit, die vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) geahndet werden kann.

In Paragraph 29b LuftVG wird weiter ausgeführt, dass auf „die Nachtruhe der Bevölkerung [...] in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen“ ist und die „Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation [...] auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken“ haben“ (Zitate aus der Homepage des Umweltbundesamtes, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehrslaerm/verkehrslaerm/fluglaerm#textpart-4>).

Die Umweltverträglichkeitsstudie, als auch die Lärmmedizinische Stellungnahme gehen in keiner Weise auf die möglichen konkreten Beeinträchtigungen vorhandener oder geplanter lärmempfindlicher Einrichtungen in Sankt Augustin ein. Hier wären insbesondere die katholische Grundschule sowie die geplante viergruppige Kita in Sankt Augustin-Buisdorf zu nennen.

Beantragt ist die Planfeststellung für neue Bauvorhaben in einem Umfang von rund 15 Hektar Grundfläche, die überbaut werden soll. Auf vielen Flächen stehen Gebäude, die abgerissen werden sollen. Auch die Abriss- und Bauarbeiten sind als Gegenstand der Planung zu betrachten. Diese Arbeiten werden die Immissionsbelastungen in der Umgebung über lange Zeit prägen.

Es ist daher gutachterlich zu belegen, mit welchen Belastungen für Natur, Umwelt und nicht zuletzt für den Menschen während der Bauzeit zu rechnen ist. Maßnahmen zu deren Minderung sind bereits in der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen.

Die umweltrelevanten Auswirkungen der Bauarbeiten sind nicht hinreichend geprüft worden.

7. Klimaschutz

Auf Seite 170 der Umweltverträglichkeitsstudie nehmen Bosch & Partner Bezug auf die Flughafen Köln/Bonn GmbH Bezug, die in ihrem „Nachhaltigkeitsbericht (FKB GMBH, 2015) (...) darauf [hinweist], dass sie bereits wesentliche Nachhaltigkeitskriterien in den Bereichen Ökonomie, Ökologie und Soziales berücksichtigt bzw. umgesetzt hat. So verfügt der Flughafen neben einem umfangreichen Lärmschutzkonzept auch über eine Klimaschutzstrategie mit dem Ziel bis 2020 CO₂-neutral zu wachsen“.

Dieses Wachstum negieren sowohl die Lärm-, als auch die Lufthygienische Untersuchung und erst recht die Umweltverträglichkeitsstudie. Dies wird z.B. deutlich, wenn Bosch & Partner feststellen, dass „im Hinblick auf die spezifischen Emissionen von Treibhausgasen durch den vom Flughafen Köln/Bonn verursachten Luft- und Bodenverkehr (...) wesentlich [ist], dass keine Zunahmen der Flugbewegungszahlen im Prognoseplanfall 2030 verglichen mit den Prognosenullfall 2030 prognostiziert werden (Umweltverträglichkeitsstudie, Bosch & Partner, S. 169).

Die Grundannahmen der Lufthygienischen Untersuchung sind damit auf Grundlage der Aussagen der Flughafen GmbH, als auch den Ergebnissen der Verkehrsprognose falsch.

Dass in der Lufthygienischen Untersuchung zum Planfeststellungsverfahren keine Angaben zu den Treibhausgasen gemacht werden, „weil für THG keine Luftschadstoff-Grenzwerte gemäß BImSchG definiert sind (vgl. ACCON; 2016c)“ (S. 169 der UVS von Bosch & Partner) ist unter Beachtung bestehender Klimaschutzziele überhaupt nicht nachvollziehbar.

Der Flugverkehr ist ein starker und dazu noch wachsender (s. Verkehrsprognose) CO₂-Emittent. Ohne eine massive Begrenzung der durch den Luftverkehr hervorgerufenen CO₂-Emissionen ist ein nachhaltiger Klima- und Umweltschutz nicht möglich.

Die Klimarelevanz des prognostizierten Wachstums des Köln Bonner Flughafens ist nicht hinreichend gutachterlich betrachtet worden. Somit wurden auch die Kosten der notwendigen Klimaanpassungsmaßnahmen nicht ermittelt.

8. Feinstaubbelastung

Die Initiative gegen Fluglärm Mainz e.V hat eigene Feinstaubmessungen am Flughafen Frankfurt durchgeführt. Ein Standort direkt unter den landenden Flugzeugen der Südbahn zeigte mit einer zeitlichen Verzögerung im Minutenbereich nach fast jedem Überflug einen steilen Konzentrationsanstieg der Partikelanzahl. Jedes Flugzeug verursacht Wirbelschleppen, die wiederum die Abgaspartikel aus den Triebwerken in das unterhalb und seitlich von den Flugrouten gelegene Gebiet eintragen.

Es liegen somit starke Indizien vor, die eine Untersuchung der Gesundheitsgefährdung durch die Feinstaubemissionen der Flugzeuge zwingend erforderlich machen. Durch den Verzicht auf diese Betrachtung ist die Umweltverträglichkeitsprüfung unvollständig und daher für eine gerechte Abwägung unbrauchbar.

9. Landschaftspflegerischer Begleitplan

Für die Bewertung des ökologischen Eingriffs wurde das LANUV-Verfahren angewandt (Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW, LANUV, 2008). Insbesondere im Rhein-Sieg-Kreis wird, aufgrund der aus fachlicher Sicht zu sehr abstrahierenden Vorgehensweise des LANUV-Verfahrens, regelmäßig das deutlich genauere Verfahren von Froehlich & Sporbeck angewandt.

Die Eingriffsbilanzierung erfolgte mit Hilfe des stark generalisierenden Regelwerks „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW (LANUV, 2008)“ und ist daher deutlich zu überschlägig und lückenhaft.

Die Bewertung der Kompensationsmaßnahmen erfolgt ebenso verallgemeinernd durch die "Generalisierte Bestandsbewertung" des Büros H.V. Calles (Aug. 1995) (Vgl. LBP, S. 66). „Dabei wurde gemäß (...) `Grünplan-Gutachten´ für Kompensationsflächen in der Wahner Heide eine Biotopwertsteigerung von 2 Punkten je qm zugrunde gelegt“ (LBP, S. 66).

Diese angenommene pauschale Biotopwertsteigerung bildet die Grundlage für die landschaftsrechtliche Festsetzung des baumaßnahmenbezogenen Kompensationsflächenumfangs; sie ist aber infolge ihrer Generalisierung unzureichend.

Schließlich erfolgt die Kompensation der Eingriffe über Kompensationsmaßnahmen innerhalb des Schutzgebietes Wahner Heide: „Die Flughafen Köln/Bonn GmbH sichert auf vertraglicher Grundlage (z.B. bilaterale Vereinbarung mit dem Grundstückseigentümer der „Wahner Heide“), dass die vorgeschlagenen Ersatzmaßnahmen aus der „Ökokonto Wahner Heide“ innerhalb des Schutzgebietes „Wahner Heide“ durchgeführt werden können. Seit Mai 2006 besteht zwischen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) als Eigentümerin und der Flughafen Köln/Bonn GmbH (FKB) als Nutzer eine bilaterale Vereinbarung über die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen in der Wahner Heide“ (LBP, S. 66).

Der LBP bleibt den Nachweis schuldig, wie die Dauerhaftigkeit der Ausgleichsmaßnahmen gewährleistet werden kann. Ein bloßer Vertrag ist kündbar, hier ist eine Sicherung durch Eintragung von Dienstbarkeiten notwendig. Die konkreten Flurstücke, auf denen die Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden sollen, werden ebenfalls nicht benannt.

10. Gutachten zum landseitigen Verkehr nicht nachvollziehbar

Nach der Veröffentlichung des Verkehrsministeriums NRW sind "Gegenstände des Planfeststellungsverfahrens (...):

- 1) die abschließende Zulassung der Änderung und Erweiterung von Flugbetriebsflächen zur Schaffung zusätzlicher Flugzeug-Abstellpositionen sowie
- 2) die Entscheidung über die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit folgender Maßnahmen: Neuordnung des sog. „Frachtriegels“ (Frachthallen, Hangars, Betriebsgebäude u. .) mit Festlegungen zu baulichen Nutzungen auf dem zentralen Flughafengelände und diverse Hochbauten (Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo, Anbau an das Terminal 2, Parkhäuser, Verwaltungsgebäude, Hotel)" (<http://www.vm.nrw.de/verkehr/luftverkehr/Planung/index.php>).

Das Verkehrsgutachten zum landseitigen Verkehr geht jedoch davon aus, dass im Prognosefall der Ersatzbau der Hallen 2 und 3 im Frachtriegel (Baugenehmigung liegt vor,

Baubeginn September 2016) sowie der Ersatzneubau Parkhaus P1 als Ersatz des bestehenden Parkhauses P1 (Baugenehmigung liegt vor) nicht berücksichtigt werden.

Darüber hinaus wird ein Verkehrsmodell gewählt, das für den erweiterten Untersuchungsraum auf eine detailliertere Einteilung nach Fahrzeugklassen (Pkw/Lkw) verzichtet. Was wiederum für die Berechnungen der Schall- und Emissionsgutachter unerlässlich gewesen wäre. "Die Klassifizierung [Pkw / Lkw] erfolgt [stattdessen] für den erweiterten Untersuchungsraum gemäß den Ansätzen (Richtwerten) durch den Schall- und Emissionsgutachter (Verweis auf Schall- und Emissionsgutachten)" (Zitiert aus Endbericht zur Straßenverkehrsprognose, S. 24).

Die hier gewählte Systematik ist unklar nicht nachvollziehbar.

<Name des Unterzeichnenden>

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

- Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.