

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

KOORDINATIONSSTELLE FÜR MITWIRKUNGSVERFAHREN
Ripshorster Str. 306 4 46117 Oberhausen 2 Tel. 0208 / 880 590 2 Fax 0208 / 880 5929
e-Mail: LB.Naturschutz@t-online.de Internet: http://www.lb-naturschutz-nrw.de

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE 4 RIPSHORSTER STR. 306 4 46117 OBERHAUSEN



Bezirksregierung Münster

48128 Münster

Unser Zeichen
(bitte unbedingt angeben)
PD 15-12.03 FL

Auskunft erteilt: **Frau Becker**

Ihr Zeichen
68.01.01.01

Ihr Schreiben vom
25.04.2007

Datum
30.07.2007

Flughafen Paderborn / Lippstadt
Planfeststellungsverfahren gem. §§ 8 ff Luftverkehrsgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und in Vollmacht der anerkannten Naturschutzverbände BUND, NABU und LNU nehme ich zu o.g. Vorhaben wie folgt Stellung:

Der beantragte Ausbau des Flughafens wird abgelehnt.

Die Naturschutzverbände fordern

- 1. den IST-Zustand (räumliche Darstellung der Flugbewegungen) wirklichkeitsgetreu unter besonderer Berücksichtigung der Schutzgebiete zu erfassen und zu beschreiben**
- 2. die aktuelle Genehmigungslage detailliert darzulegen**
- 3. die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsstudie unter besonderer Berücksichtigung der derzeitigen und zukünftig zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Lärm und Sicht**
- 4. die Beachtung der ab 2008 verpflichtenden Lärmaktionspläne und Lärminderungspläne**
- 5. die Beachtung von Klimaschutzzielen**
- 6. die Überarbeitung der wasserrechtlichen Vorgaben**

Im Einzelnen:

Genehmigungsvoraussetzungen / Ausgangslage

Bei der Durchsicht der zur Verfügung gestellten Antragsunterlagen stellt man zunächst fest, dass der jetzige Flugbetrieb in Teilen nicht mehr durch den Planfeststellungsbeschluss vom 02.08.1976 und die luftrechtliche Genehmigung gemäß § 6 LuftVG vom 22.07.1971 abgedeckt ist. Diese luftverkehrsrechtliche Genehmigung

Wir sind erreichbar: Mo. – Fr. : 9:00 – 12:30 Uhr
Mo. – Do. : 13:30 – 15:30 Uhr

ist zwischenzeitlich in wesentlichen Teilen in Form von Erlaubnissen und Genehmigungen ergänzt worden. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit hat dabei nicht stattgefunden. Auch eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde durch Freistellungsentscheidungen umgangen. Auf Seite 10 der Übersicht der Antragsunterlagen sind die Erweiterungsgenehmigungen dargestellt, die dazu erforderlichen Freistellungsentscheidungen sind nicht bekannt. Auch ist diese Aufstellung nicht vollständig; es wird vielmehr darauf hingewiesen, dass es sich hier nur um einen Auszug handelt. Da im vorliegenden Verfahren der derzeitige Ist-Zustand bzw. das Jahr 2000 zugrundegelegt wird und nicht der durch den Planfeststellungsbeschluss von 1976 genehmigte Zustand, werden die zahlreichen zwischenzeitlich erteilten Genehmigungen, die in Salami-Taktik zu einer wesentlichen Veränderung des Flughafens und Flugbetriebes geführt haben, einer Betrachtung im laufenden Planfeststellungsverfahren entzogen. Dies wäre aber zweckmäßig und wünschenswert, weil eine Betrachtung der Umweltauswirkungen schon getätigter Baumaßnahmen und Erweiterungen in Summation mit den jetzt geplanten Änderungen zu einer Neubewertung der Betriebszulassungsvoraussetzungen führen könnte.

Dies gilt insbesondere für eine durch den geplanten Ausbau mögliche Kapazitätsausweitung. Aus den vorliegenden Unterlagen ist nicht ersichtlich, welche Kapazitätserhöhungen beabsichtigt sind. So wird im Gutachten zur Abschätzung des Flugbewegungsaufkommens ein Flugbewegungsaufkommen von insgesamt 76.500 Flugbewegungen für das Jahr 2023 prognostiziert. Diese enorme Steigerung gegenüber dem Ist-Zustand von 48.000 jährlichen Starts und Landungen (vgl. Gutachten zur Abschätzung des Flugbewegungsaufkommens S.10) bleibt bei der Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens praktisch unberücksichtigt. Vielmehr wird hier als Hilfskonstruktion mit einem Prognose-Null-Fall gearbeitet, der mehr oder weniger identische Flugbewegungszahlen wie der Plan-Fall voraussetzt, so dass zukünftige Lärmbelastungen und andere Auswirkungen im Vergleich als geringfügig beurteilt werden. Um die Auswirkungen der zukünftigen Entwicklung des Flughafens zu beurteilen ist hier jedoch der reale derzeitige Ist-Zustand zugrunde zulegen.

Wenn zudem durch die Ausbaumaßnahmen quasi keine Kapazitätssteigerungen erreicht werden, stellt sich hier die Frage, ob der Ausbau überhaupt erforderlich ist.

Lärmschutz

Im Antrag ist die Aussage zu finden, dass eine Erhöhung des Lärmpegels an bestimmten Immissionspunkten zu erwarten sei, aber keine wesentliche Verschlechterung des „Ist-Zustandes“ bzw. „Prognose-Null-Fall“ zu befürchten sei. Der Ist-Zustand muss als sehr unbefriedigend und unvollständig dokumentiert bewertet werden. Auch die gesetzliche Grundlage bzw. die Genehmigung für den herrschenden Zustand muss in Frage gestellt werden und geht aus den Unterlagen nicht hervor. Die Antragsunterlagen geben keine angemessene Information. Angesichts der starken Beeinträchtigung einer ganzen Region durch den Flughafen ist diese Vorgehensweise nicht hinzunehmen. Die Lärmbewertung muss im Hinblick auf die für das Jahr 2008 verpflichtenden Lärmaktionspläne und Lärminderungspläne der betroffenen Gemeinden erfolgen. Ein striktes Nachtflugverbot ist erforderlich.

Ausbau des Flugverkehrs schadet dem Klima und der Volkswirtschaft

Klimaschutzziele finden in den vorliegenden Antragsunterlagen keinerlei Berücksichtigung. Wegen der großen Emissionshöhe und der chemischen

Zusammensetzung sind den Abgasen der Flugzeuge besonders hohe Klimawirksamkeit zuzuordnen. In Verbindung mit den hohen absoluten Verbrauchswerten ergibt sich ein gewaltiges Potential an Klimagasen, das in Deutschland in seiner Bedeutung in naher Zukunft dem motorisierten Straßenverkehr den ersten Rang streitig machen wird.

Trotz des langen Prognosehorizontes bleiben die Einbeziehung der Flugbewegungen in den Emissionshandel, eine mögliche Besteuerung des Kerosins und die Berücksichtigung der Flugemissionen bei den globalen Klimaprotokollen bei der Prognose der Flugbewegungen unberücksichtigt. Dabei können solche Rahmenbedingungen den Bedarf an Urlaubsflügen deutlich abschwächen.

Die Antragstellerin geht offenbar davon aus, dass die Aufrufe zum Klimaschutz und der Vermeidung von Flugreisen unbeachtet bleiben werden.

Auch volkswirtschaftlich betrachtet ergibt die Planung keinen Sinn, wenn man bedenkt, dass zunehmend der Deutsche Fremdenverkehr unter dem Flugtourismus leidet. Außerdem stehen durch den geplanten Ausbau des Flughafens Kassel-Calden zukünftig mehr als genug Kapazitäten in der Region zur Verfügung. Es gibt also keinen vertretbaren Grund für den Ausbau, von rein privatwirtschaftlichen Einzelinteressen zu Lasten des Klimaschutzes abgesehen.

Die geplanten massiven Eingriffe in den Naturhaushalt müssen als vermeidbar bewertet werden und der Ausbau sollte unterbleiben.+

Natur- und Artenschutz / FFH-Verträglichkeit

Der Flughafen ist von sensiblen Flächen mit FFH- und IBA-Status (=faktisches Vogelschutzgebiet) umgeben (FFH: Wiesenvogelschutzgebiete Osternheuland und Stockheimerbruch in Geseke/Kreis Soest und Rabbruch im Delbrücker Raum/Kreis Paderborn; IBA-Gebiet: Hellwegbörde /Kreise Soest und Paderborn).

Die FFH-Gebiete Osternheuland und Stockheimerbruch bei Geseke erfahren seit Jahren massive Störung durch Fluglärm. Neben den großen, lärmintensiven Linienmaschinen sind hier vor allem die vielen Privatflieger (z.B. Ultraleicht), zweimotorigen Maschinen und der Militärflugverkehr zu nennen, die die Gebiete häufig in geringer Höhe überqueren.

Vor allem unregelmäßiges, plötzliches Auftauchen bewirkt bevorzugt bei Vögeln und Säugetieren Stress. Für Vögel ist das Auf- und Wegfliegen eine Reaktion auf mögliche Beutegreifer, die auch durch Flugzeuge ausgelöst wird. Messungen des Herzschlages an Vögel haben außerdem gezeigt, dass die Herzfrequenz sich durch Flugzeuge deutlich erhöht, ohne dass rein äußerlich eine Reaktion zu beobachten ist. Der erhöhte Herzschlag führt zu erhöhtem Energieumsatz. Beispielsweise steigt der Energieumsatz bei Wiesenlimikolen bis auf den 12-fachen Betrag des Grundumsatzes; die Zeit der Nahrungsaufnahme wird durch Flucht und Sichern hingegen auf bis zu 50% reduziert. Durch energetische Defizite reduzieren sich so Bruterfolge. Beunruhigungen können außerdem zum Gebietsverlust führen. Der in der UVS postulierte Gewöhnungseffekt muss kritisch hinterfragt werden. So weisen nicht alle Vogelarten eine Toleranz gegenüber Flugverkehr auf. Zumindest ein Teil der Vogelarten oder Individuen reagiert mit Verlassen des Gebietes ohne dass Gewöhnungseffekte eintreten. Werden dann nur noch unempfindliche Vogelarten beobachtet wird dies häufig mit Gewöhnung verwechselt (vgl. u.a. Norbert Krempf & Dr. Ommo Hüppop in „Luftsport und Naturschutz“ vom Bundesamt für Naturschutz und dem Deutschen Aero Club, 2003).

Zu den besonders betroffenen Vogelarten gehören Wiesenlimikolen wie z.B. der Große Brachvogel, der in den FFH Gebieten Osternheuland und Stockheimer Bruch besonderen Schutz erfahren soll.

Aus diesen Gründen ist es nicht hinnehmbar, dass An- und Abflugrouten über die FFH-Gebiete gelegt werden und dieser Umstand mit dem neuen Genehmigungsverfahren offensichtlich zementiert werden soll.

Flugbewegungen über den FFH-Gebieten sind für jedermann sicht- und hörbar – auch wenn die Geschäftsleitung des Flughafens dies immer wieder bestreitet. Häufig wird der Flughafen nachts über die Geseker FFH-Gebiete angefliegen (wobei die Maschinen häufig Scheinwerfer eingeschaltet haben). Die Vogelwelt wird durch solche Störungen erheblich beeinträchtigt. Hier ist zu prüfen, ob die beobachteten Flugbewegungen über den FFH-Gebieten der aktuellen Genehmigungslage entsprechen.

Im Rahmen der „Artenschutzrechtlichen Prüfung“ werden Vorkommen von Waldarten von vornherein ausgeschlossen, da „derartige Lebensraumstrukturen auf dem Flughafen betriebsbedingt nicht vorhanden sind“. Laut LBP Seite 4 sollen im Bereich sogenannter Hindernisfreiflächen aber Gehölzbestände (770m² und 810m²) gerodet werden. Außerdem grenzen Waldflächen an. Hier sind Aussagen zur Empfindlichkeit der Waldarten zu ergänzen, da sich die Beeinträchtigung nicht nur durch den reinen Lebensraumverlust sondern auch durch Verlust von Pufferflächen und die oben bereits geschilderten Auswirkungen des Flugverkehrs ergeben.

Aus der Feldflur zwischen Steinhausen und der A 44-Abfahrt Büren, also im Bereich der Steigstrecke startender Flugzeuge sind aus der Zeitphase Ende der 1990er Jahre Rufvorkommen der Wachtel bekannt (erfasst im Rahmen eines Projektes der Uni Göttingen zu den Effekten der A 44 auf Tiere und Pflanzen). Ob es hier bereits heute Vertreibungseffekte durch zunehmende Lärmpegel infolge der deutlichen Steigerung der Flüge gibt, muss durch weitergehende Untersuchungen festgestellt werden. Außerdem ist zu prüfen, ob eine weitere Zunahme des Flugverkehrs sich nachteilig auf die Population auswirken kann. Dies ist bei der Genehmigung von Flugkorridoren zu beachten.

Nur einige Kilometer westlich in der Höhenlage auf dem Haarstrang werden regelmäßig Wachtelkönige nachgewiesen (siehe Westfälischer Brutvogelatlas - Gebiet Menzel) und zumindest vor dem Bau der großen Windparks auf der Paderborner Hochfläche (siehe Westfälischer Brutvogelatlas - Gebiet Wünnenberg) wurden häufig Wachtelkönige und Wachteln z.T. in hohen Zahlen festgestellt. Daher ist es wahrscheinlich, dass in der Feldflur Steinhausen-Ost auch Wachtelkönige vorkommen bzw. vorgekommen sind. Aktuelle Daten können möglicherweise bei der Biologischen Station Paderborn-Süd erfragt werden. Zumindest diese beiden Arten sind also auch im Umfeld des Flughafens, welches durch Lärmimmissionen maßgeblich beeinträchtigt wird, bei einer UVS zu berücksichtigen.

In der UVS wird die Wiesenweihe als 2007 festgestellter Nahrungsgast auf dem Flugplatzgelände erwähnt, allerdings fehlen Angaben, inwieweit sich die Planung auf diese Art nachteilig auswirken könnte. Hier muss zumindest ein Kollisionsrisiko angeführt werden, denn Wiesenweihen schrauben sich bei Thermikwetter mit Beute (die sie z.B. am Flughafen aufgenommen haben) häufig bis über 1000 m hoch, um dann im Sinkflug in die Brutgebiete zu gelangen, in diesem Fall in die nordwestlich vom Flugplatz gelegenen Brutplätze bei Hölterhof bzw. Upsprunge. Durch zunehmende Kollisionen kann es zu einer Reduzierung der Brutbestände der Wiesenweihe kommen und somit zu einer Beeinträchtigung der Schutzziele des EU-Vogelschutzgebietes Hellwegbörde.

Aufgrund der Kollisionsgefahr sollten auch Kompensationsmaßnahmen nicht im Nahbereich des Flughafens angelegt werden. Eine erhöhte Kollisionsgefahr besteht dann auch durch andere Greifvogelarten wie z.B. den Rotmilan, die durch zusätzliche extensive Grünlandflächen am Flughafen angelockt werden.

Einen FFH-Verträglichkeitsprüfung fehlt in den Antragsunterlagen gänzlich. Ein anspruchloser landespflegerischer Begeleitplan, der lediglich eine einfache Eingriff-Ausgleichsbilanz der direkt in Anspruch genommenen Flächen enthält, ist nicht ausreichend und stellt eine völlige Missachtung europäischen und deutschen Rechts dar.

Um die Auswirkungen der Maßnahme und der zu erwartenden Kapazitätssteigerungen zu erfassen, ist es unabdingbar zu wissen, in welcher Richtung die Flieger den Port verlassen bzw. anfliegen. Anzahl der Maschinen, Lärmpegel, Flughöhe usw. müssen genau dokumentiert sein. Außerdem müssen Summationswirkungen (z.B. mit der Einflugschneise Flughafen Münster) untersucht werden. Zudem ist zu klären welche Flugrouten tatsächlich genehmigt sind.

Schon der zu beobachtende Ist-Zustand ist nicht mit den Zielen des Vogelschutzes und mit geltendem Recht vereinbar. Die Naturschutzverbände fordern daher eine (wirklichkeitsgetreue) räumliche Darstellung der Flugbewegungen im Umfeld des Ports unter besonderer Berücksichtigung der Schutzgebiete, um den Ist-Zustand abzubilden. FFH-Gebiete zum Schutze der Vogelwelt dürfen grundsätzlich nicht überflogen werden. Ähnliches muss für das großflächige Vogelschutzgebiet Hellwegbörde gelten. Dem Antragsteller steht der Gesetzgeber das Recht zu, über eine qualifizierte Verträglichkeitsprüfung auf der Basis aktueller Bestandserhebungen von unabhängigen Gutachtern prüfen zu lassen, ob es entgegen der allgemeinen Schutzbestimmung Korridore für einen verträglichen Flugverkehr geben könnte. Die zuständige EU-Kommission hat im Zusammenhang mit der Diskussion um die Hellwegbörde wiederholt betont, dass wirtschaftliche Argumente keinesfalls geltend gemacht werden dürfen, um Ausnahmen von den Schutzbestimmungen zu erwirken.

Aus dem Antrag geht weiterhin hervor, dass die Sport- und Schulflugzeuge, die schon jetzt einen großen Anteil an den Starts und Landungen haben, durch die Baumaßnahmen weiteren Zuwachs nehmen werden. Besonders günstige Gebühren am Flughafen Paderborn / Lippstadt dienen als nachvollziehbares Argument. Außerdem sieht man als Wachstumsfaktor, dass keinerlei gesetzlichen Einschränkungen zu erwarten sein. Da viele Maschinen im reinen Freizeit- oder Schulungsbetrieb im Luftraum der Region verweilen (bislang ohne Einschränkungen), herrscht auch in den Schutzgebieten dauerhafter Lärm durch diese Maschinen. Es ist mit den Schutzziele nicht vereinbar durch den Ausbau des Flughafens weiteren Druck auf die Schutzgebiete zuzulassen. Vielmehr sind dringend Regelungen zu treffen, die Belastung zu reduzieren.

Die Kreise Soest und Paderborn als Gesellschafter des Flughafens sind nach Ansicht der Naturschutzverbände als befangen einzustufen. Die Aussagen ihrer Fachbehörden sind entsprechend zu behandeln.

Niederschlagswasserbehandlung

Die vorgesehene Ableitung des stark verschmutzten Niederschlagswassers von den befestigten Flächen des Flughafens aus dem Trennsystem in den Untergrund gem. § 7 WHG wurde von der Unteren Wasserbehörde des Kreises Paderborn seit dem 31.7.95 in mehreren Änderungsanträgen in Form von Wasserrechtlichen

Erlaubnisbescheiden u. a. v. 2.9.03, 12.10.04 und 20.9.05 genehmigt. Mit der durch den vorliegenden Antrag zur Genehmigung zur Ableitung in den Untergrund anstehenden Menge von weiteren 891,5 l/s würde sich die Gesamteinleitungsmenge auf zukünftig 7.006 l/s erhöhen.

Aus Sicht der Naturschutzverbände ist nachzuweisen, dass diese Gesamteinleitungsmenge bei der vorhandenen und den jetzt zusätzlich zu erstellenden Versickerungsanlagen gefahrlos in den Untergrund absinken kann. Dabei ist der Schadstoffeintrag durch Reifenabrieb, Ölverluste, Einsatz von Enteisungsmitteln etc. in den Grundwasserstrom zu berücksichtigen **unter den besonderen hydrogeologischen Bedingungen der Paderborner Hochfläche**: geringe Mächtigkeit der Bodenschicht und damit fehlender Filterwirkung in Verbindung mit z. T. starker Verkarstung des unterirdischen Gebirges.

Der Kreis Paderborn mit seiner Unteren Wasserbehörde ist als Mehrheitsgesellschafter der Flughafen GmbH nach Ansicht der Naturschutzverbände als befangen anzusehen. Daher ist die Überprüfung der Wasserrechtlichen Erlaubnis durch einen unabhängigen Gutachter vorzunehmen, nicht zuletzt damit ein Verstoß gegen das Verschlechterungsverbot nach EU WRRL ausgeschlossen werden kann.

Die vorgenannten Bedenken hinsichtlich der Einleitung des Niederschlagswassers in den Untergrund gelten auch für die im Antrag nicht genannten unbefestigten PKW-Stellplätze von Flugpassagieren auf wasserdurchlässigen Schotterflächen. Hier stehen ständig mehrere tausend PKWs von Flugpassagieren. Die Schadstoffe u. a. aus Reifenabrieb und Ölverlusten können ständig – weitgehend ungefiltert – in den Grundwasserstrom gelangen. Dies ist nicht zulässig. Laut Runderlass des Umweltministeriums NRW vom 18. Mai 1998 (IV B 5 – 673/2 – 29010 / IV B 6 – 031 002 0901) gilt Niederschlagswasser von *Großparkplätzen als Dauerparkplätzen mit häufiger Frequentierung* ebenso wie das von *Start- und Landebahnen von Flughäfen im Winterbetrieb sowie von Flächen, auf denen eine Betankung oder Enteisung oder Wäsche der Flugzeuge erfolgt* als stark verschmutzt. Die Beseitigung von stark verschmutztem Niederschlagswasser hat durch Sammeln und Ableitung zu einer Behandlungsanlage zu erfolgen. Ausnahmen für Großparkplätze sind nicht vorgesehen.

Eine Erweiterung dieses Stellplatzangebots ist im Antrag zwar nicht vorgesehen, würde aber bei der prognostizierten Steigerung des Flugpassagieraufkommens notwendig sein. Laut UVS (S. 43) wird sich das Passagieraufkommen von heute ca. 1,3 Mio/Jahr auf ca. 2,5 Mio/Jahr beinahe verdoppeln. Die Tatsache, dass sich der Paderborner Flughafen mit den ‚Billigparkplätzen‘ unter allen deutschen Flughäfen einen besonderen Wettbewerbsvorteil geschaffen hat - und diesen aus wirtschaftlichen Überlegungen auch erhalten möchte - darf nicht zu einer Gefährdung der Grundwassersituation führen. Daher sollte ein entsprechender Ausbau der bereits vorhandenen und der neu zu erstellenden Stellplätze aus Gründen des vorsorgenden Grundwasserschutzes im Verfahren zwingend vorgeschrieben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Regine Becker