

BUND NRW • Merowingerstraße 88 • 40225 Düsseldorf

Rhein-Sieg-Kreis, Der Landrat
Amt für Umwelt- und Naturschutz
Postfach 1551
53705 Siegburg

Stadt Köln
Umwelt- und Verbraucherschutzamt
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln

Landesverband
Nordrhein-Westfalen e.V.

Holger Sticht
Landesvorsitzender

Fon: 0152 / 34 28 95 94
holger.sticht@bund.net

www.bund-nrw.de

Düsseldorf, 12.06.2017

Generalsanierung RWY 14L/23R inkl. Kabelleerrohrtrasse am Flughafen Köln/Bonn Hier: Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum oben benannten Verfahren neben mir wie folgt Stellung.

Einleitung

Die vorliegenden Anträge im Rhein-Sieg-Kreis und in der Stadt Köln kranken insbesondere an der Frage des Genehmigungsverfahrens und damit der Zuständigkeit. Grundlage für die angebliche Zuständigkeit des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Köln, ebenso für die Wahl eines Ausnahme-Verfahrens von den Verboten zum Schutz geschützter Biotope nach § 30 Absatz 2 BNatSchG ist das Negativzeugnis des NRW-Verkehrsministeriums vom 27.04.2017 aufgrund der Anzeige nach § 41 LuftVZO des Flughafens Köln/Bonn. In diesem Bescheid gibt das Ministerium zu verstehen, dass die geplanten Arbeiten den bereits zugelassenen Bestand des Flughafens an baulicher bzw. technischer Infrastruktur nicht erheblich verändern würden. Auch die technische Kapazität bzw. Leistungsfähigkeit des Flughafens bleibe unberührt. Nach Einschätzung des Verkehrsministeriums handele es sich daher um keine Änderung der fachplanungsrechtlich relevanten Flughafenanlage.

Diese ministerielle Aussage hatte offenbar zur Folge, dass kein fachgesetzlich eigentlich vorgesehenes Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde und damit eine Zuständigkeit für die Zulassung des Vorhabens durch den Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Köln angenommen wurde. Statt des eigentlich gesetzlich vorgesehenen Planfeststellungsverfahrens, das alle Entscheidungen bündelt, sollen die für den Bau nötigen behördlichen Entscheidungen einzeln beantragt und genehmigt werden.

Gegen diese Vorgehensweise bestehen von Seiten der anerkannten Naturschutzverbände große Bedenken: Zum Einen halten die Naturschutzverbände eine Genehmigung der geplanten Arbeiten erst nach Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für rechtmäßig, was ein vorhergehendes Planfeststellungsverfahren bedingt. Zum Zweiten ist eine Ausnahme vom Biotopschutz nach § 30 BNatSchG nur möglich, wenn die Beeinträchtigungen der geschützten Biotope ausgeglichen werden können, was im vorliegenden Fall nicht möglich ist, so dass statt der beabsichtigten Ausnahme eine Befreiung nach § 67 BNatSchG erfolgen müsste. Auch wegen weiterer Punkte ist die geplante Entscheidung zugunsten der Bauarbeiten abzulehnen.

I. UVP-Pflicht

Die Genehmigungslage erheblicher Teile des Flughafens Köln/Bonn ist fragwürdig. Dem Vorhaben fehlt, wenigstens für alle seine Teile, die nach der Rechtswirksamkeit der UVP-Richtlinie der EU, das UVPG wurde 1990 rechtswirksam, erbaut worden sind oder deren Nutzung seitdem intensiviert worden ist, eine rechtmäßige UVP und damit eine Zulassung über ein Planfeststellungsverfahren (PFV). Das Urteil des BVerwG vom 18.12.2014 (4 C 36.13) des Bundesverwaltungsgerichtes weist auf diesen Mangel zumindest für wichtige Teile des Flughafens hin. Die Naturschutzverbände gehen davon aus, dass auch weitere Teile des bestehenden Flughafens entsprechend zu bewerten sind, soweit sie nach Inkrafttreten spätestens des UVPG geplant wurden.

Diese Situation – insbesondere nach dem BVerwG-Urteil - hätte Anlass sein sollen, etwaige Erweiterungen des Flughafens intensiv daraufhin zu überprüfen, ob sie einer UVP-Pflicht unterliegen und damit planfeststellungs-bedürftig sind. Dies ist – außer diversen Baumaßnahmen, die in das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren im Zusammenhang mit dem BVerwG-Urteil eingestellt wurden – aber offensichtlich nicht nur im vorliegenden Fall unterblieben, wie die seit Oktober 2016 laufende „Sanierung“ der Querwindbahn zeigt, über deren Umfang und Charakter jedenfalls den Naturschutzverbänden nichts Genaueres bekannt ist. Allerdings steht auch hier der Verdacht im Raum, das es sich dabei um erhebliche und große Beeinträchtigungen der Schutzgüter des UVPG handeln dürfte.

Mit dem nun vorliegenden Antrag zur Generalsanierung der Start.Landebahn 14L/32R wird der Eindruck erweckt, dass es sich lediglich um eine „Unterhaltung“ der bereits seit Langem bestehenden Bahn handele, wobei keine Steigerung der Kapazität erfolge.

Die Dringlichkeit der Planung wird mit dem schlechten Zustand der RWY 14/32R begründet. Die Binder- und Deckschicht aus dem Jahr 1996 auf der ursprünglichen Stahlbetonbahn aus den 1960er Jahren sei stark versprödet und zeige vermehrte Ermüdungsschäden. Es ergäbe sich ein erhöhter Instandhaltungsbedarf zur Aufrechterhaltung eines sicheren und störungsfreien Flugbetriebs. In den letzten Jahren erfolgten bereits kleinräumige Instandsetzungsmaßnahmen zur Beseitigung von Schadstellen, die den Flugbetrieb gefährden. Im Frühjahr 2016 wurde eine Oberflächenbeschichtung (DSK) aufgebracht.

Bei der Frage, ob eine Planung der UVP unterzogen werden muss, sind zwei Prüfschritte abzuarbeiten:

- a.) handelt es sich um ein potentiell UVP-pflichtiges Vorhaben im Sinne des UVPG?
- b.) kann ein potentiell UVP-pflichtiges Vorhaben Beeinträchtigungen der Schutzgüter des UVPG auslösen?

Zu a.)

Anl. 1 zum UVPG (UVP-pflichtige Vorhaben) führt unter Nummer 14.12. den „*Bau eines Flugplatzes im Sinne der Begriffsbestimmungen des Abkommens von Chicago von 1944 zur Errichtung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (Anhang 14) mit einer Start- und Landebahngrundlänge ...*“ zumindest als der allgemeinen UVP-Vorprüfung unterfallend auf. Der Flughafen Köln/Bonn fällt unstrittig unter diese Definition.

Nach der Rechtsprechung des EuGH (z.B.: Urteil vom 28.2.2008 – Abraham - in der Rechtssache C-2/07) sind auch Ausbau-Arbeiten betroffen. Siehe dazu folgende Auszüge aus dem oben genannten EuGH-Urteil):

Randnummer 32: *„Der Gerichtshof hat allerdings schon viele Male festgestellt, dass die Richtlinie 85/337 einen ausgedehnten Anwendungsbereich und einen sehr weit reichenden Zweck hat (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 24. Oktober 1996, Kraaijeveld u.a., C-72/95, Slg. 1996, I-5403, Randnr. 31, und vom 16. September 1999, WWF u.a., C-435/97, Slg. 1999, I-5613, Randnr. 40). Es würde aber dem Zweck der Richtlinie 85/337 selbst zuwiderlaufen, wenn Arbeiten zur Verbesserung oder Erweiterung der Infrastruktur eines schon erbauten Flugplatzes dem Anwendungsbereich des Anhangs II dieser Richtlinie mit der Begründung entzogen werden könnten, dass sich ihr Anhang I auf den „Bau von Flugplätzen“ und nicht auf „Flugplätze“ als solche beziehe. Durch eine solche Auslegung könnten nämlich alle Arbeiten zur Änderung eines schon vorhandenen Flugplatzes unabhängig vom Umfang dieser Arbeiten den Verpflichtungen aus der Richtlinie 85/337 entzogen werden, so dass deren Anhang II insoweit völlig leerliefe.“*

Randnummer 42: *„Wie in Randnr. 32 des vorliegenden Urteils ausgeführt worden ist, hat der Gerichtshof schon des Öfteren festgestellt, dass die Richtlinie 85/337 einen ausgedehnten Anwendungsbereich und einen sehr weit reichenden Zweck hat. Außerdem räumt zwar Art. 4 Abs. 2 Unterabs. 2 der Richtlinie den Mitgliedstaaten einen Wertungsspielraum ein, in dessen Rahmen sie bestimmte Arten von Projekten, die einer Prüfung zu unterziehen sind, bestimmen oder einschlägige Kriterien und/oder Schwellenwerte aufstellen können; jedoch wird dieser Spielraum durch die in Art. 2 Abs. 1 festgelegte Pflicht begrenzt, die Projekte, bei denen insbesondere aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standorts mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Prüfung in Bezug auf ihre Auswirkungen zu unterziehen. Insofern knüpft die Richtlinie 85/337 an eine Gesamtbewertung der Auswirkungen von Projekten oder deren Änderung auf die Umwelt an.“*

Zu einem Straßenausbau-Projekt hat der EuGH am 24.11.2016 in der Rechtssache C-645/15 – BUND Bayern – geurteilt:

„41. Hierzu ist festzustellen, dass die Bestimmungen in Anhang I Nr. 7 Buchst. b der Richtlinie 2011/92 – anders als die Bestimmungen in Nr. 7 Buchst. a und c – keine Mindestlänge für die von ihnen erfassten Straßen vorsehen. Dem Wortlaut von Anhang I Nr. 7 Buchst. b lässt sich ferner entnehmen, dass der Unionsgesetzgeber den Bau von Autobahnen und Schnellstraßen unter die Projekte eingereiht hat, die systematisch einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden, ohne für einen solchen Bau eine Mindestlänge zu fordern.

42. Darüber hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass ein Straßenausbau, auch wenn er nur von geringer Länge ist, allein aufgrund seiner Art so umfangreich ist, dass er erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt hat. Der Begriff „Bau“ im Sinne von Anhang I Nr. 7 Buchst. b der Richtlinie 2011/92 setzt daher keine bestimmte Länge des betroffenen Straßenabschnitts voraus. Es ist Sache des nationalen Gerichts, unter den in Rn. 37 des vorliegenden Urteils genannten Bedingungen im jeweiligen Einzelfall zu prüfen, ob der in Rede stehende Straßenausbau unter Berücksichtigung aller seiner Merkmale und nicht nur seiner Länge einen solchen Umfang aufweist, dass er als „Bau“ im Sinne dieser Richtlinie einzustufen ist.

43. Nach alledem ist auf die vierte und die fünfte Frage zu antworten, dass der Begriff „Bau“ im Sinne von Anhang I Nr. 7 Buchst. b der Richtlinie 2011/92 dahin auszulegen ist, dass er sich auf die Errichtung zuvor nicht bestehender Bauwerke oder die Veränderung, im materiellen Sinne, bereits bestehender Werke bezieht. Um zu beurteilen, ob eine solche Veränderung aufgrund ihres Umfangs und ihrer Modalitäten einem solchen Bau gleichgestellt werden kann, hat das vorlegende Gericht sämtliche Merkmale des betreffenden Werkes und nicht nur seine Länge oder die Beibehaltung seiner ursprünglichen Trasse zu berücksichtigen.“

Die Rechtsprechung des OVG Münster und des Bundesverwaltungsgerichts ergibt nichts anderes: Das OVG Münster hat in seinem vom BVerwG in so weit bestätigten Urteil vom 14.10.2013 (20 D 7/09.AK) festgestellt:

„Die den (bisherigen) Gestattungszustand des Flughafens ... wesentlich ausmachenden ursprünglichen Genehmigungen vom 12. Dezember 1958 und 3. Januar 1959 können nicht dahingehend verstanden oder ausgelegt werden, sie erlaubten zugleich die zukünftige Anlegung von Vorfeldflächen und anderen Anlagen, soweit sich diese innerhalb der äußeren Grenze des Flughafengeländes hielten und dadurch die durch die Start-/Landebahn(en) vorgegebene Kapazität nicht überschritten werde - mit der Folge, dass bereits keine Änderung oder Erweiterung im Rechtssinne vorläge.“

Das BVerwG führt dazu im Urteil vom 18.12.2014 (BVerwG 4 C 36.13) aus:

„In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ist geklärt, dass eine Änderung eines Flughafens vorliegt, wenn das Vorhaben vom Regelungsgehalt einer bestandskräftigen früheren Zulassungsentscheidung nicht mehr gedeckt ist; ...“ (Randnummer 23).

Tatsächlich zeigt sich aus den Planunterlagen, dass sehr erhebliche Neubauten an der Start-Landebahn erfolgen, die bisher nicht bestanden:

- Sekundärrohrtrassen,
- dauerhaft befestigte unterirdische Anrampungen (5.252 m²)
- dauerhaft versiegelte Schachtbauwerke, Fundamente für die Rollwegbeschilderung und Bahnzustandsmeldeanlagen (zusammen 876 m²).

Hinzu kommen angeblich temporäre Beeinträchtigungen von

- 34.357 m² provisorisch zu versiegelnden Flächen,
- 4.806 m² provisorisch zu befestigenden Flächen sowie
- 277.318 m² Baufeld, in dem ebenfalls mit direkten Beeinträchtigungen der Biotope, Arten, Böden und anderer Schutzgüter des UVPG zu rechnen ist.

Die Fläche mit direkten flächenbezogenen Beeinträchtigungen summiert sich damit auf über 30 Hektar! Hinzu kommen weitere Beeinträchtigungen durch Störungen etwa der Vogelwelt im Umfeld der direkten flächenbezogenen Beeinträchtigungen.

Jedenfalls die Anrampungen, die zu einer völligen Veränderung der Boden- und Biotop-Strukturen auf mehr als einem ½ Hektar an der Start-Landebahn führen, sind als Ausbau der Start-Landebahn zu werten. Diese Anrampungen sind auf Dauer angelegt, großflächig, führen zu einer dauerhaften völligen Veränderungen der Boden- und sonstigen Standortbedingungen für Biotope, Pflanzen und Tiere und ihre Errichtung verursacht sehr erhebliche Eingriffe in wertvolle Biotope und Lebensstätten der Arten. Sie müssen als Teil der Start-Landebahn, also des Bau-Werks verstanden werden, das vorher nicht existierte. Eben dies ist aber ein Ausbau der Start-Landebahn. Die UVP-Richtlinie und das UVPG lassen nicht erkennen, dass es bei der Beurteilung eines Vorhabens als „Projekt“ auf die Funktion des Vorhabens (etwa die Erhöhung des zulässigen Landegewichts oder der Zahl der Starts und Landungen) ankommt. Vielmehr ist die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt im Sinne des UVPG beachtlich und die ist (siehe unter b.) sehr erheblich für mehrere Schutzgüter des UVPG und der UVP-RL. Hier liegt der Fehlschluss im „Negativzeugnis“ des NRW-Verkehrsministeriums vom 27.4.2017, das zu Unrecht nur auf eine Kapazitätserweiterung abhebt und so die UVP-Pflichtigkeit und deren Folgen für die Wahl des Zulassungsverfahrens verkennt.

Es ist damit offensichtlich, dass bei der Generalsanierung der Start-Landebahn 14L/32R des Flughafens Köln/Bonn „Veränderung, im materiellen Sinne, bereits bestehender Werke“ geplant sind, bei deren Ausführung „insbesondere aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standorts mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist“ (Zitate aus oben genannten EuGH-Urteilen. In so fern dürfte eindeutig sein, dass die geplanten Ausbaurbeiten als „Projekte“ im Sinne der UVP-Richtlinie und damit des UVPG zu werten sind.

Zu b.)

Das Vorhaben ist, wie oben dargelegt, als Projekt im Sinne von UVP-RL und UVPG zu werten. Daher ist zumindest eine Vorprüfung des Einzelfalls nach den Kriterien der Anlage 2 (Kriterien

für die Vorprüfung des Einzelfalls im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung) des UVPG durchzuführen. Die Kriterien für diese Vorprüfung nennt die Anlage 2 zum UVPG.

Zu den Kriterien der Nummer 1 der Anl. 2 zum UVPG:

1.1 Größe des Vorhabens

Schon mit der dauerhaften Flächeninanspruchnahme durch die Anrampungen (siehe oben unter a.) zeigt sich, dass es sich um keine flächenmäßige Bagatelle handelt. Beim Blick auf die viele Hektar großen Inanspruchnahmen von Flächen für das Gesamtprojekt wird deutlich, dass es sich um ein Großvorhaben handelt.

1.2 Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft

Die davon betroffenen Flächen weisen hinsichtlich der Schutzgüter Wasser (Wasserschutzgebiet), Boden (seltene, empfindliche Böden: Es sollen 14.500 cbm Boden abgefahren und beseitigt werden) und Natur u. Landschaft (ökologisch sehr wertvolle Flächen mit Vorkommen gesetzlich geschützter Biotope in der Nachbarschaft zu sonstigen geschützten Flächen) weit überdurchschnittliche Bedeutung auf.

1.4 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Die Intensität und Dauer der Bauarbeiten bewirkt Belästigungen auch angrenzender Flächen hohen ökologischen Wertes, die ebenfalls geschützt sind und von den Bauarbeiten insbesondere als Bruthabitat einer seltenen und weit überregional bedeutsamen Vogelwelt stark beeinträchtigt werden. Konkret ist mit dem Verlust der Bruten eines ganzen Sommerhalbjahres im Umfeld der Bauarbeiten zu rechnen (siehe unten im Detail).

Für die anderen Kriterien der Unter-Nummern 1.3 und 1.5 der Anl. 2 zum UVPG wird ein eher durchschnittliches Risiko konzediert.

Zu den Kriterien der Nummer 2 der Anl. 2 zum UVPG ist zu sagen:

2.3.1 Natura 2000-Gebiete nach § 7 Absatz 1 Nummer 8 des Bundesnaturschutzgesetzes

An die Gebiete, in denen gebaut werden soll, grenzt das FFH- und gemeldete Vogelschutzgebiet „Wahner Heide“ an. Indirekte Beeinträchtigungen der gemeldeten und unter Schutz befindlichen NATURA 2000-Gebiete drängen sich geradezu auf. Zudem ist der Bereich des Flughafen-Geländes seit vielen Jahren als faktisches Vogelschutzgebiet in der Diskussion, denn er beherbergt landesweit herausragende Populationen und Siedlungsdichten mehrerer Vogelarten, die bei der Meldung von Vogelschutzgebieten beachtet hätten werden müssen (insb. Feldlerche und Wiesenpieper), aber wegen der Lage im Flughafengebiet bei der Verortung der EU-Vogelschutzgebietsvorschläge zu Unrecht nicht beachtet worden sind. Hierzu verweisen die Naturschutzverbände auf die Kartenabgrenzung des Important Bird Area NW007 (siehe dazu auch: <https://bergenhusen.nabu.de/forschung/ibas/index.html>).

2.3.2 Naturschutzgebiete nach § 23 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst

Die ans Flughafengelände angrenzenden Flächen sind Naturschutzgebiete; auch in so fern drängen sich Beeinträchtigungen auf. Es ist Aufgabe der UVP festzustellen, ob es solche Beeinträchtigungen (z.B. durch Lärm und Baubewegungen) tatsächlich gibt und wie erheblich sie sind. Die Behauptung es gäbe sie nicht, reicht angesichts der Lage der Naturschutzgebiete nicht aus, um eine UVP auszuschließen.

2.3.7 gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes

Der vorliegende Antrag beschreibt klar, dass solche Gebiete großflächig in Anspruch genommen werden sollen – sowohl für die dauerhaften Versiegelungen und Befestigungen, als auch für angeblich temporäre Beeinträchtigungen. Dabei ist der Umstand besonders beachtlich, dass selbst nach Ansicht des Antragstellers Ausnahmen vom gesetzlichen Biotopschutz nötig sind. Wenn aber solche „Abweichungs-Entscheidungen“ unstrittig nötig sind, dann kann nicht mehr davon ausgegangen werden, dass die Schutzgebiete, hier die geschützten Biotope, nicht durch das Projekt beeinträchtigt werden. Jedenfalls dann ist eine Entscheidung, die die Beeinträchtigung dieser Biotope zulässt, nicht mehr ohne vorhergehende UVP möglich. Denn es ist Aufgabe und Zweck der UVP die Beeinträchtigungen zu erheben und in Wert zu setzen als Basis für die zulassende Behörde. Dass die Beeinträchtigungen angeblich ausgleichbar sein sollen, tut im Hinblick auf die UVP-Pflicht nichts zur Sache. Die Ausgleichbarkeit wird zudem auch von den Naturschutzverbänden bestritten.

2.3.8 Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Absatz 4 des Wasserhaushaltsgesetzes, Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 des Wasserhaushaltsgesetzes

Das Projektgebiet liegt teils in der Wasserschutzzone III B des Wasserschutzgebietes „Rösrath-Leidenhausen“.

Die anderen Kriterien der Nummer 2 der Anl. 2 zum UVPG sind offenbar nicht oder jedenfalls nicht überdurchschnittlich betroffen.

Zu den Kriterien der Nummer 3 der Anl. 2 zum UVPG ist zu sagen:

3.1 dem Ausmaß der Auswirkungen (geographisches Gebiet und betroffene Bevölkerung)

Die Auswirkungen des Projekts auf die Schutzgüter, insb. die Schutzgebiete sind unstrittig großräumig. Hierzu wird nur auf die viele Hektar große Vernichtung geschützter Biotope verwiesen.

3.3 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen

Jedenfalls für die großflächig betroffenen geschützten Biotope mit ihrer Bedeutung für die Artenvielfalt und Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes sind die Auswirkungen sehr schwer, weil diese Biotope flächig vernichtet werden. In wie weit sich dies – angesichts der Lateralwirkungen durch Störungen und der Folgewirkungen über mehrere Jahre – auf den Gesamtzusammenhang der Leistungsfähigkeit der Natur im Projektgebiet auswirkt, ist bislang nicht untersucht. Diese Auswirkungen dürften aber auch angesichts der bisher nicht

vollständig erfassten Summationswirkungen mit anderen Projekten (z.B. Sanierung der Querwindbahn) bedeutsam sein.

Zudem sind – hier nur beispielhaft auch für andere bislang unklare Auswirkungen - zwei weitere Aspekte zu erwähnen:

14.500 cbm Boden sollen abgefahren und deponiert/beseitigt werden; dies entspricht geschätzt dem Volumen von 1.450 LKW mit je 18t Nutzlast. Welche Folgen diese Boden-Beseitigung für schutzwürdige bzw. empfindliche Gebiete weit außerhalb des Projektgebietes hat, ist nicht annähernd klar. Die Boden-Deponierungen könnten negative Auswirkungen auf hochwertige Biotop, Schutzgebiete oder sonstige bedeutende Flächen in vielen Kilometer Umkreis haben, etwa wenn Bodendeponien an ungeeigneter Stelle errichtet werden und dort für Schäden an den Schutzgütern anstehender Boden, Biotop und Arten, Lärm- und Staubbelastung für die Bevölkerung etc. sorgen. Für die Verwendung der schutzwürdigen Böden hätte zunächst ein ökologisches Konzept (z.B. im Rahmen des LIFE-Projektes "atlantische Sandlandschaften") erstellt werden müssen, um deren Wertigkeit zu erhalten. Zudem hätte sich eine Folgenabschätzung für etwaige Bodendeponierungen aufgedrängt, um die Umweltauswirkungen in den Deponiebereichen zu ermitteln.

Weiterhin werden nach der Herstellung der neuen Schachtentwässerungen aus 30 Brunnen rund 450l/Sekunde in Gewässer abgeleitet (Butzbach, Sandbach, Entenbach). Eine fachlich nötige Beurteilung nach den BWK-Merkblättern für diese Einleitungen fehlt. Die Einleitung in den Entenbach betrifft unterliegend Flächen und Biotop des FFH- und Vogelschutzgebietes. Welche Auswirkungen diese Einleitungen auf die Schutzgüter Wasser, Natur und Arten hat, bleibt fraglich.

3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Bei der Vernichtung der geschützten Biotop tritt bei Durchführung des Projekts die Beeinträchtigung definitiv ein, bei der Störung angrenzender geschützter Biotop und deren Tierwelt sehr wahrscheinlich, bei der Beeinträchtigung der NATURA 2000-Gebiete und der Naturschutzgebiete ebenfalls sehr wahrscheinlich. Auch die sonstigen Beeinträchtigungen der Schutzgüter des UVPG treten definitiv (Boden, Natur, Arten) bis wahrscheinlich (Wasser) ein.

3.5 der Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen

Es ist unklar, wie lange die Beeinträchtigungen anhalten und ob sie in erlebbaren Zeiträumen reversibel sind. Für die geschützten Biotop, die direkt vernichtet werden, ist jedenfalls fest mit jahrelang fortdauernden Beeinträchtigungen zu rechnen. In wie weit die gestörte Vogelwelt im Umfeld bzw. auf den vernichteten geschützten Biotopen sich regenerieren kann, bliebe abzuwarten angesichts des ohnehin ungünstigen Erhaltungszustands dieser Arten im weiteren Umfeld. Die Populationen im Planungsraum sind heute der Kern der Gesamtverbreitung dieser Arten; ihre Dezimierung bzw. die Dezimierung ihres Fortpflanzungserfolgs kann unerwartete Folgen nicht nur für die Population des Flughafen-Bereichs, sondern auch weit im Umkreis haben.

Nach all dem kann kein vernünftiger Zweifel mehr daran bestehen, dass sich das geplante Projekt negativ, großflächig und schwerwiegend auf Schutzgüter des UVPG auswirken würde. Nach

Auffassung der Naturschutzverbände muss eine UVP-Vorprüfung sachlich zwingend zum Ergebnis einer UVP-Pflicht kommen. Alles andere wäre sachlich unverständlich und nicht nachzuvollziehen! Die hohe Betroffenheit verschiedener Schutzgüter (FFH-Gebiet, VSG, NSG, gesetzlicher Biotopschutz, extrem seltene Arten, Wasserführung, Boden u.a.m.) begründet eine eigenständige Notwendigkeit einer UVP allein für die anstehenden Eingriffe (§ 3 e (1) Nr. 2 UVPG).

In der Rechtsprechung werden Maßstäbe aufgestellt, die die obige Einschätzung bestätigen. Beispielhaft wird hier nur das BVerwG zitiert, das im Urteil vom 18.12.2014 (BVerwG 4 C 36.13) ausführt:

„Eine Umweltverträglichkeitsprüfung muss vielmehr durchgeführt werden, wenn Umweltauswirkungen bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach § 12 UVPG zu berücksichtigen sind.“ (Randnummer 28)

Dies ist beim geplanten Projekt der Fall!

Eine UVP ist auch nicht nur eine „verzichtbare“ Formsache; die UVP erfüllt wichtige Funktionen, die anders nicht abzarbeiten sind. So ist z.B. die Abstimmung der Untersuchungsinhalte (Scoping) im fachkundigen Kreis in keinem anderen Verfahrensschritt vorgesehen. Nur in der UVP kommt es zu einer Zusammenschau der Beeinträchtigungen der verschiedenen Schutzgüter und deren Wechselwirkungen. Ebenfalls ist die in der UVP übliche Diskussion verschiedener Planungsvarianten (ein wichtiger Punkt für dieses Projekt, das auch anders und deutlich schonender geplant und durchgeführt werden könnte; siehe unter Teil V. dieser Stellungnahme) vornehmlich der UVP eigen. Schließlich ist die UVP letztlich Auslöser einer effektiven Beteiligung der Öffentlichkeit, was sowohl zur Fakten-Ermittlung, als auch zur Abwägung und zum Ausgleich der Meinungen und somit letztlich zur Akzeptanz des Vorhabens beitragen kann. Ohne eine UVP sind all diese Vorteile für ein transparentes und nachvollziehbares Planungs- und Genehmigungsverfahren nicht erreichbar.

Die verschiedenen fachgesetzlich vorgeschriebenen Prüfschritte (landschaftspflegerischer Begleitplan, Artenschutzprüfung, FFH-Verträglichkeitsprüfung, ...) unabhängig voneinander abzarbeiten, kann den Sinn einer UVP bei Weitem nicht ersetzen. Aus Sicht der Naturschutzverbände ist dem isolierten Abprüfen von Einzelbelangen bei einem so umfangreichen und gravierenden Verfahren in so hochwertigen Schutzgebieten eine deutliche Absage zu erteilen!

Daher ist aus Sicht der Naturschutzverbände die Feststellung einer UVP-Pflicht sachlich und rechtlich unabweisbar.

Folgen der UVP-Pflichtigkeit für Zulassungsverfahren und Zuständigkeit

Die UVP-Pflicht hat zur Folge, dass

- einerseits statt der hier bislang geplanten Einzel-Genehmigungen eine luftfahrtrechtliche Planfeststellung geboten ist und
- andererseits die Zuständigkeit des Rhein-Sieg-Kreises und der Stadt Köln für die hier (zu Unrecht, siehe unter Teil II. dieser Stellungnahme) angedachte biotopschutzrechtliche Ausnahme entfällt, weil auch biotopschutzrechtliche Entscheidungen im Planfeststellungsbeschluss konzentriert werden müssen.

Aus Sicht der Naturschutzverbände sollten daher die Einzel-Zulassungsverfahren eingestellt und der Antragsteller an die zuständige Planfeststellungsbehörde verwiesen werden.

II. Befreiung statt Ausnahme nötig

Eine Ausnahme vom gesetzlichen Biotopschutz ist nach § 30 Abs. 2 BNatSchG nur möglich, wenn „die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.“ Der Begriff „Beeinträchtigungen“ ist in diesem Zusammenhang vom Regelungszusammenhang her weiter auszulegen, als der Eingriffstatbestand des § 14 BNatSchG, denn er umfasst z.B. auch großräumigere Störungen der Tierwelt der geschützten Biotope.

Nach § 15 Abs. 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Dass dies bei dem geplanten Umfang der Bauarbeiten in geschützten Biotopen und der darüber hinausgehenden Störwirkung der Bauarbeiten (siehe am Beispiel der Beeinträchtigung des Brutgeschäftes der Wiesenpieper unter Teil VI. dieser Stellungnahme) sachlich möglich sein könnte, halten die Naturschutzverbände für ausgeschlossen. Eine „gleichartige Wiederherstellung“ der Biotope erscheint in Anbetracht der direkten Flächendimension der Beeinträchtigungen und der großräumigen Störwirkungen z.B. auf die Vogelwelt nicht möglich. In dem Zusammenhang ist auch zu kritisieren, dass die geplanten Pflegemaßnahmen im Rahmen des Öko-Kontos bereits ökologisch hochwertige Flächen betreffen. Angesichts des dauerhaften Verlustes geschützter Biotope erscheint es keineswegs ausreichend als „Ausgleich“ solche bereits hochwertigen Biotope durch Pflege aufzuwerten. Auch in so fern halten die Naturschutzverbände einen „Ausgleich“ der Beeinträchtigungen der geschützten Biotope hier für nicht gegeben.

Daraus ist zu folgern, dass eine biotopschutzrechtliche Ausnahme nicht zulässig ist. Statt dessen wäre, selbst wenn es – wie oben dargelegt – nicht ohnehin eines Planfeststellungsverfahrens bedürfte, eine Befreiung zu erteilen, um die Beeinträchtigungen der geschützten Biotope zuzulassen. Die Frage, ob eine Ausnahme oder eine Befreiung zu erteilen ist, ist auch in so fern relevant, als davon Entscheidungsrechte der Naturschutzbeiräte abhängen (§ 75 Abs. 1 LNatSchG).

Zu weiteren begründenden Details siehe insbesondere den Teil V. dieser Stellungnahme.

III. Derzeit kein öffentliches Interesse begründbar

Solange ein Planfeststellungsverfahren fehlt, sind bauliche Erweiterungen oder umfassende Erneuerungen nicht genehmigungsfähig. Es ist nicht ersichtlich, ob ein öffentliches Interesse an einer Landebahnsanierung mit erheblichen zusätzlichen Eingriffen und Beeinträchtigungen diverser Schutzgüter hohen Wertes in solcher Dimension besteht. Erst das Planfeststellungsverfahren einschließlich UVP mit seiner summativen Prüfung klärt die generellen Belastungsgrenzen für das Schutzgut Mensch, Artenschutz, Natura-2000 u.a.m. und damit, ob und welcher Art ein öffentliches Interesse am Fortbestand bzw. einer Expansion des Flughafens existiert und begründet werden kann oder ob ein struktureller Umbau, etwa zur Erfüllung der Natura-2000-Verpflichtungen, erforderlich ist.

Diese Entscheidung ist jedenfalls substantiell und abzuwarten, ehe Teilgenehmigungen für neue, erhebliche Eingriffe überhaupt begründet werden können. Bei einem nicht abschließend genehmigten Flugplatz in allen seinen Teilen besteht kein öffentliches Interesse und erst recht kein zwingend überwiegendes öffentliches Interesse an einer baulichen Erweiterung oder Stabilisierung.

IV. Fehlerhafte FFH-Verträglichkeitsprüfung

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung (FFH-Gebiet „Wahner Heide“ und Vogelschutzgebiet „Wahner Heide“) ist fehlerhaft; sie wendet z. B. die Summation der Projekte und Pläne falsch an und führt die berücksichtigten Pläne und Projekte, die insgesamt negativ auf die NATURA 2000-Gebiete einwirken, nicht an, übersieht sogar das Vorhandensein weiterer Pläne und Projekte (aktuell wird z.B. die Querwindbahn bereits saniert. Ein Planverfahren dazu ist den Naturschutzverbänden aber nicht bekannt.)

Die rechtlichen Vorgaben für den NATURA2000-Gebietsschutz bleiben insoweit im erheblichen Maße unerfüllt, denn es wirken zahlreiche Pläne und Projekte direkt oder indirekt negativ auf das Schutzgebiet. Zu nennen sind z. B. alle seit der Schutzgebietsausweisung hinzugekommenen Flug- und Verkehrsbewegungen mit allen Belastungspfaden, der Bau von Wegen und Straßen, negative Wirkungen durch Deponie-Erweiterungen u.a.m. (Umgebungsschutz). Seitens des Flughafens sind z. B. der Bau des Terminal-West, mehrere Parkhausbauten, der Bau mehrerer Vorfelder und der Bau einer Fracht-Abfertigungshalle zu nennen. Die seit der UVP-Pflicht bestehende, unzulässige Flächeninanspruchnahme beträgt mehr als 30 Hektar, die entsprechende Zunahme der Belastungen für die Schutzgüter Mensch und Natur ist enorm!

Belastungspfade ergeben sich z.B. durch die Auswirkungen auf die Wasserführung (Grundwasser, Stauwasser, Oberflächenwasser), das veränderte Kleinklima, Tierverluste an Glasflächen und durch Kollisionen mit Flugzeugen, durch Vergrämuungsmaßnahmen, stoffliche Belastungen vom Streusalz bis zu Abgasen und Kerosin-Nebeln, Lärm u.v.a.m. Angaben zum

LKW-Verkehr fehlen z. B. hinsichtlich der geplanten Verkehrsmenge, zum Tageszeitpunkt der geplanten Fahrten und ein Vergleich zu den aktuellen Verkehrsbewegungen. Im Rahmen der Natura-2000-Vorprüfung wurde der Wirkfaktor Straßenverkehrslärm durch die Baufahrzeuge betrachtet. Andere Wirkfaktoren wurden nicht im Detail betrachtet oder identifiziert. Bei der Betrachtung werden KFZ mit LKW gleichgesetzt und somit wird die Struktur und Charakteristik des Verkehrs in der Natura-2000-Vorprüfung nicht berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen der LKW-Baufahrzeuge eine stärkere Auswirkung auf das FFH-Gebiet hat, als dargestellt. Aus ökologischer Sicht ist gerade die kurzfristige Veränderung der Struktur des Straßenverkehrs relevant und bedarf der Berücksichtigung. Daher ist die in der Vorprüfung getroffene Aussage, die durch die beantragte Maßnahme zu erzeugenden Verkehre verursachten vernachlässigbare Luftschadstoffwirkungen, nicht sachgerecht überprüft.

Hier sei insbesondere auch auf die in den NATURA2000-Gebiete zahlreich vertretenden nährstoffarmen Habitate und die Wirkung von Stickstoffdepositionen verwiesen.

Mögliche Wirkungen der Planung auf Amphibien und Reptilien in den Gebieten fehlen. Es ist angesichts der zu bewegenden Massen (Boden, Baustoffe, ...) mit mehreren tausend LKW-Fahrten zusätzlich zu rechnen. Die Angaben im LBP (S. 26) stellen zu den LKW leider keine Gesamtbilanz auf.

Neben der fehlerhaften Summationsprüfung fehlt ein Abgleich mit dem Schutzzweck nicht nur aus dem NATURA2000-Meldebogen, sondern auch der nationalen Schutzgebietsvorschrift. Für Köln ist dies der Landschaftsplan „Wahner Heide“, für den Rhein-Sieg-Kreis der Landschaftsplan Nr. 15 „Wahner Heide“. Beide Landschaftspläne sind dabei europarechtlich und bundesrechtlich korrekt auszulegen. Pauschale Freistellungs- oder Ausnahmeregelungen zu Gunsten des Flugbetriebs und baulicher Aktivitäten des Flughafens sind im Landschaftsplan europarechtlich unzulässig, da sie das Prüfschema der FFH-Verträglichkeitsprüfung umgehen und aushebeln würden.

Aussagen zu den typischen Arten der FFH-Lebensräume fehlen.

Für das FFH-Gebiet und das Vogelschutzgebiet liegt bisher kein FFH-Maßnahmenkonzept vor. Es werden jedoch Kompensationsmaßnahmen auch im Rahmen des konkret vorliegenden Bauantrages geplant. Angesichts des Mangels eines von der EU-Kommission längst im Zuge eines Vertragsverletzungsverfahrens eingeforderten Maßnahmenkonzepts (= Mangagementplans) für das FFH- und Vogelschutzgebiet ist bei den angedachten Kompensationsmaßnahmen durchaus auch mit Fehlleistungen zu rechnen. Z.B. wenn falsche Ziele verfolgt werden oder Maßnahmen an ungeeigneten Orten oder zu einem falschen Zeitpunkt umgesetzt werden.

Im wasserrechtlichen Verfahren ist die Ableitung des Schachtwassers u.a. in den in das

NATURA2000-Gebiet ableitenden Entenbach geplant! Überdies wirken die tiefen Schächte als Dauerentwässerung des Gebietes. Diese Aspekte fehlen in der FFH-VP und untermauert die möglichen erheblichen Auswirkungen auf Schutzgüter des NATURA2000-Gebietes.

Auf die Existenz eines faktisches Vogelschutzgebiet im Flughafen-Bereich und die Folgen im Sinne der Rechtsprechung des EuGH wird ausdrücklich hingewiesen (siehe auch unter I. dieser Stellungnahme).

Die Mitwirkung der Verbände erfolgt aktuell im Rahmen des § 66 Abs. 1 LNatSchG. Eine Beteiligung nach dem § 63 (2) Nr. 5 BNatSchG steht aus, obwohl Schutzgüter des FFH- und Vogelschutzgebietes betroffen sind (z. B. Wiesenpieper, Wasserführung, Verlärmung) oder sein können; dabei gilt für die NATURA 2000-Gebiete der Umgebungsschutz. Betroffen sind die NATURA 2000-Gebiete z.B., wenn Tiere, die Gegenstand ihrer Erhaltungsziele sind, in der Umgebung des Schutzgebietes erhöhten Tötungsrisiken ausgesetzt sind (z.B. Lockwirkung von Lampen, hohe Unfallgefahr beim Überflug oder Queren des Flugplatzes u.a.m.) und damit dem Schutzgebiet die Schutzsubstanz abhanden kommt oder wenn negative Auswirkungen auf andere Weise in das Schutzgebiet hineinwirken, etwa durch Lärm, stoffliche Belastungen, Verkehrsbewegungen u.a.m. Die drastische Abnahme des Ziegenmelkers wäre z.B. ein Hinweis einer solchen erheblichen und zunehmenden Beeinträchtigung durch Flugzeuglärm.

V. Gesetzlich geschützte Biotope und Eingriffsregelung

Ob die Eingriffe in die gesetzlich geschützten Biotope, die u.a. auf eine bestimmte Wasserhaltung angewiesen sind, ausgeglichen werden können, ist völlig offen und wird erheblich bezweifelt. Der bisher erfolgte Verweis auf „Kompensationsmaßnahmen“ nach einem Kompensationskonzept aus dem Jahre 2011 stellt sich insofern der gesetzlichen Anforderung zum Ausgleich nicht!

Ein erheblicher Teil des Eingriffes im Umfang von 31,6 Hektar (LBP, S. 20) wird als temporärer Eingriff dargestellt. Dass es sich dabei tatsächlich nur um temporäre Eingriffe handelt, ist zu bezweifeln. Ökologisch betrachtet ist die Zuordnung der temporären Inanspruchnahme der Flächen fraglich, da die Bodenfunktion der Flächen durch die Unterbauung mit den Anrampungen, der Schachtentwässerung sowie der Primär- und Sekundärtrassen mit Sandbettung dauerhaft (größer als 30 Jahre) gestört bleiben wird. Die temporär genutzten Flächen mit zwischengelagerten Oberbodenschichten sind ebenfalls über lange Zeiträume gestört und es bedarf einer guten fachlichen Praxis langfristig auf diesen Flächen die ökologische und klimarelevante Funktion wieder herzustellen, wenn dies überhaupt machbar ist.

Eingriffe an anderer Stelle, z.B. aktuell im Aggertal, zeigen deutlich, dass die Wiederherstellung der Lebensraumtypen nach Baumaßnahmen keineswegs problemlos gelingt und jahrzehntelange Nachpflege erforderlich ist, um ursprüngliche Qualitäten wieder zu erlangen.

Unterschätzt wird seitens des Antragsstellers auch, wie gravierend die geplanten Leitungsarbeiten in die Wasserhaltung weit über den eigentlichen Eingriffsbereich hinaus, bis ins NATURA 2000-Gebiet hinein negativ wirken können.

Aus den Unterlagen ist nicht erkennbar, welche alternative Bauweisen und Bauabläufe geprüft worden sind, um die geplanten erheblichen Eingriffe in die gesetzlich geschützten Biotope zu vermeiden. Nicht erkennbar sind Alternativprüfungen in der Bauweise und Verlegung der geplanten Kabel und Leitungen.

Die Planung will die Arbeiten in einem möglichst engen Zeitfenster umsetzen, um eine möglichst geringe Interferenz mit dem laufenden Flugbetrieb zu erzielen. Die Pistensanierung soll an maximal 34 Wochenendschichten (à 30 Stunden) erfolgen. Dieser ambitionierte Zeitplan hat einen wesentlichen Einfluss auf die Dimensionierung der Baustelleneinrichtungsflächen und die Dimensionierung der Zuwegung. Er ist damit eine der Hauptursachen für die Dimension der Eingriffe und Beeinträchtigungen! Dennoch bleibt die Gesamtplanung einen Vergleich mit anderen möglichen Bauabläufen schuldig. Es fehlt erkennbar an Überlegungen, wie die Bauarbeiten hinsichtlich des Eingriffs, des Zeitpunkts und der Beeinträchtigungen minimiert werden könnten. Das ist als Ausfall des Minimierungsgebotes der Eingriffsregelung zu werten!

Es ist davon auszugehen, dass der Flughafen Köln Bonn nach der European Aviation Safety Agency (EASA) zertifiziert ist und die Zertifizierungsspezifikationen erfüllt. Der Antragsteller argumentiert mit den Zertifizierungsspezifikationen der EASA, um den Umfang der Baumaßnahme und die massiven Eingriffe in den Naturhaushalt zu rechtfertigen. Somit sollte der vorgebrachte schlechte Zustand der Start- und Landebahn dem Antragsteller bereits länger bekannt sein, da regelmäßige Begutachtungen der Oberfläche durch entsprechende Experten gemäß der Zertifizierung zwingend durchzuführen sind. Es verblüfft daher, dass die oben beschriebene Eingriffs- und Beeinträchtigungs-intensive Bauweise nun sozusagen als alternativlos hingestellt wird. Das ist nicht glaubhaft. Aus Sicht der Naturschutzverbände ist daher davon auszugehen, dass es erhebliche Minimierungs- und Vermeidungs-Optionen gibt, wenn grundsätzlich nach einem günstigeren Bauablauf gesucht würde, was hier bisher nicht geschehen ist.

Unklar ist auch, weshalb es sich bei den unterirdischen Kabelkanälen um Objekte handelt, die ein Hindernis für Flugzeuge darstellen und ob die herangezogene Richtlinie CS ADR-DSN.B.165: „Objects on runway strips“ überhaupt anzuwenden ist. Sollte die Anwendung dieser nicht zwingend erforderlich sein, könnte der Eingriffsbereich bzw. -flächen stark reduziert werden, ohne eine Zertifizierung zu gefährden oder geforderte Sicherheitsstandards herabzusetzen. Die Forderung CS ADR-DSN.T.915 gibt lediglich die grobe Leitlinie „so weit wie möglich“ vor und somit scheint aus Sicht einer Optimierung auch ein Abstand von 60 m oder 45 m nach dieser Richtlinie möglich. Denn gerade die Reduzierung des Abstandes würde eine deutliche

Reduzierung des Eingriffs in die Flächen des FFH-Lebensraumtyps und der geschützten Biotope ermöglichen.

Allein 3,4 Hektar Baustelleneinrichtungsflächen werden in wertvolle Bereiche geplant. Wir tragen erhebliche Zweifel vor, ob der Eingriffsvermeidung hier ausreichend Rechnung getragen wird, denn der Flughafen verfügt über extrem große, vollständig versiegelte Flächen, die sich als Bodenzwischenlager eignen. Baueinrichtungsflächen im gesetzlich geschützten Biotop sind u.E. absolut unzulässig!

Nach dem BNatSchG sind erhebliche Beeinträchtigungen vorrangig zu vermeiden. Damit gilt das Minimierungsgebot. In der vorgelegten Planung werden jedoch weder alternative Planungsszenarien vorgestellt, noch Möglichkeiten der Reduzierung der Baueinrichtungsflächen durch Dynamisierung der Bauzeit aufgezeigt. Angesichts der offenbar nicht abgearbeiteten Eingriffs-Vermeidungs- und Minimierungs-Pflicht können die Naturschutzverbände einen korrekten Umgang mit der Eingriffsregelung nicht erkennen. Fehler bei der Eingriffsvermeidung und -Minimierung wirken aber auf die weiteren Schritte der Eingriffsregelung durch. Auch in so fern ist von einem Ausgleich nicht auszugehen.

Wenigstens ist ein Monitoring und eine Nachberechnung erforderlicher Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Für den Fall des Scheiterns des Ausgleichs sind entsprechende Vorkehrungen zu treffen, die die Anordnung ergänzender Maßnahmen bis zum erreichten Ausgleich ermöglicht und verlangt.

Die bisherigen Kompensationsmaßnahmen stellen offenbar keinen Ausgleich dar und verletzen insofern die bundesrechtlichen Vorgaben.

VI. Artenschutz

Es ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich, wie abgefangene Reptilien und Amphibien im Baufeld versorgt und wo sie untergebracht werden. Hierzu bedarf es einer zulässigen und fachlich einwandfreien Regelung.

Die durch die zusätzlichen LKW-Fahrten erzeugten gesteigerten Isolationswirkungen für planungsrelevante Arten, die im FFH- und Vogelschutzgebiet erzeugt werden, werden an keiner Stelle überprüft. Dasselbe gilt für das erhöhte Kollisionsrisiko für streng geschützte Arten (u.a. Fledermausarten, Amphibien) durch die beantragte beträchtliche Steigerung der Nutzung der Alten Kölner Straße bei Nacht. Vor diesem Hintergrund ist u.E. sehr wohl von einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko auszugehen.

Hier sei zusätzlich auf die Nachweise vom 17./18. Juni 2016 der im LBP nicht behandelten Arten Mopsfledermaus (*Barbastella barbastella*) im Bereich Geisterbusch und Breitflügelfledermaus

(*Eptesicus serotinus*) im Bereich Paradeplatz und damit unmittelbar an der Alten Kölner Straße hingewiesen (Rippberger et al., Bündnis Heideterrasse).

Die Vermeidungsmaßnahme 5 V-CEF (LBP 7.1) ist nicht als CEF-Maßnahme zu werten, da diese Maßnahme bereits seit mehreren Jahren als temporäre Kopplung während der Brutzeit umgesetzt wird und damit keine zusätzliche, zuvor besiedlungsfreie Habitatfläche angeboten wird. Arten, die diese „Ersatz“-Fläche nutzen könnten, nutzen diese bereits! Für weitere Brutpaare ergeben sich somit keine zusätzlichen Reviere.

Durch die geplante Baumaßnahme ist in besonderer Weise der Wiesenpieper betroffen, dessen Vorkommen in der Wahner Heide nahezu ausschließlich im Flughafenumfeld liegen. Die vorgeschlagene CEF-Fläche wird von der Art dagegen nicht besiedelt, sie weist insofern keine Eignung für die Art auf.

Die Einschätzungen des Gutachters zum Wiesenpieper sind gravierend fehlerhaft. Ein Brutgeschäft wird nachhaltig gestört, wenn es auch nur an einem Tag so deutlich behindert wird, dass die Brut aufgegeben wird oder aber die Eier bzw. Jungvögel störungsbedingt nicht ausreichend bebrütet, gehudert oder mit Futter versorgt werden. Die Aussage "*Da die Generalsanierung jedoch in der Brutzeit erfolgt, ist mit einer starken Verlärmung und visuellen Störeffekten in den Revieren der Art zu rechnen. Diese treten jedoch nur an 23 Wochenenden für jeweils 30h zwischen dem 1.4. und 30.11.2018 auf. Außerhalb der Wochenenden findet keine Störung statt, sodass innerhalb der Woche das Brutgeschäft uneingeschränkt möglich ist.*" ist biologisch sinnlos. Es reicht zur nachhaltigen Beeinträchtigung des Brutgeschäftes aus, wenn die Eier oder Jungvögel mangels Versorgung und Brutpflege sterben oder die Altvögel die Brut störungsbedingt aufgeben. Dies ist bei der im Zitat geschilderten Störung sehr wahrscheinlich bis nahezu sicher. Dass am Folgetag keine Störung mehr erfolgt, nützt zur Fortführung der Brut nichts mehr! Die Antworten im Fragebogen, wonach die Tötung von Tieren oder der Störung ausgeschlossen sei, ist daher offenkundig falsch. Die beim Wiesenpieper beschriebene inhaltliche und methodische Kritik betrifft zahlreiche weitere betroffene Arten.

VII. Sonstiges

Die ebenfalls beantragte Bahnzustandsmeldeanlage stellt eine technische Erweiterung dar. Die technische Erweiterung führt zwar nicht unmittelbar zu einer Erhöhung der Kapazität, jedoch kann diese Änderung zu einem späterem Zeitpunkt helfen, diese zu ermöglichen. In so fern sollte auch eine Erhöhung der Lärm-Immissionen bei vollständiger Nutzung der Meldeanlage untersucht und bewertet werden. In den Antragsunterlagen ist nicht ersichtlich, ob die Bahnzustandsmeldeanlage der Genehmigungsbehörde bereits schriftlich angezeigt wurde (Anlage 5 § 41 LuftVZO).

Weiterhin sehen die Naturschutzverbände ein Beteiligungserfordernis im wasserrechtlichen



Verfahren, dessen Unterlagen uns - trotz der hohen FFH-Relevanz - nicht vorliegen.

Mit freundlichen Grüßen,

Holger Sticht