

**Vermerk
im Planfeststellungsverfahren zur
Kapazitätserweiterung Flughafen Düsseldorf zur
Umweltverträglichkeitsstudie und zum
Artenschutz**

Auftraggeber:

**Die Städte Duisburg, Essen, Kaarst, Krefeld,
Meerbusch, Mülheim, Neuss, Ratingen, Tönisvorst
und Willich**

Auftragnehmerin:



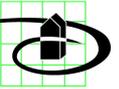
**RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00, Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de**

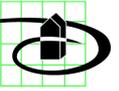
**Bearbeitung:
Dipl.-Geogr. Wulf Hahn (Projektleitung)
Dr. Ralf Hoppe**

Marburg, im Juni 2016



Gliederung

1. Einleitung.....	3
2. Auswertung der UVS	3
3. Artenschutzprüfung	7



1. Einleitung

Die Städte Duisburg, Essen, Kaarst, Meerbusch, Mülheim, Neuss, Ratingen und Tönisvorst haben RegioConsult mit einer gutachterlichen Stellungnahme zu den Planfeststellungsverfahrensunterlagen beauftragt.

Der Vermerk bezieht sich auf die UVS und den Artenschutzbeitrag von FRÖHLICH & SPORBEK.

2. Kurzauswertung der UVS

Die Untersuchung weist nach einer ersten Sichtung mindestens folgende Mängel auf:

- Die Angaben zum Flugverkehr stimmen nicht mit den Anlagen des DES überein (vgl. S. 14)
- Alternativenprüfung: Bedarfsdeckung an anderen Standorten wird als dirigistische Maßnahme abgelehnt (vgl. S. 26), dies führt zur Nichtbeachtung des Ziels 3 des GEP 99 (Verlagerung eines Teils des Geschäftsreise- und Regionalluftverkehrs nach Mönchengladbach).
- Schutzbedürftige Einrichtungen: Tab. 1 ist unvollständig (Lohausen, Stockum, Unterrath, Lichtenbroich) (vgl. S. 39)
- Freizeit- und Erholungseinrichtungen: nur Unterrath wird benannt.
- Flug-Lärmbetrachtung erfolgt entsprechend ACCON-Gutachten, damit beeinflussen die Mängel dieses Gutachtens auch die UVS
- Straßenlärm wird laut Umgebungslärmkarten (LKW > 3,5t) dargestellt, diese Betrachtung negiert die 16. BImSchV mit dem Bezug auf LKW > 2,8t.

Zum Schutzgut Flora und Fauna ist festzustellen:

- Biotoptypenkartierung von 2013, reicht aus (mit pflanzensoziologischer Erfassung nach Braun Blanquet)
- Avifaunakartierung mit Revierfassung 2008 und 2014, ist ausreichend (vgl. S. 45), nur wenige planungsrelevante Arten (vgl. Tab. 4, S. 63: Bekassine, Braunkelchen, Feldlerche, Heidelerche, Kiebitz, Rot- und Schwarzmilan, Turmfalke, Steinschmätzer, Wiesenpieper)



- Standortbezogen (terminalnahe Vorfeldflächen):
6 Arten (u.a. Feldlerche, Graureiher und Turmfalke)
- Fledermauskartierung: nur 2008, reicht nicht aus,
2013/2014 nur im Bereich Halle 10 und des ehemaligen
Flughafenverwaltungsgebäude (vgl. Tab. 6, S. 65)
- Erfassung der Schutzgebiete ist erfolgt, auch der geschützten Biotope (GB`S)
sowie der Natura 2000-Gebiete (vgl. S. 44-55)

- Keine (aktuellen) Erfassungen der Amphibien (2008, 2011, vgl. S. 71),
Schmetterlinge und Libellen
- Kreuzkrötenvorkommen am HRB Kalkum (Anhang IV FFH-RL), offenbar keine
Erfassung von Wanderbewegungen, Ermittlungsdefizit ist gegeben
- Heidelibelle (nördliches Flughafengelände)

Fazit: Es bestehen deutliche Erfassungsdefizite

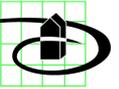
Bewertung der Betroffenheit:

Das Gelände besitzt trotz der Störungen „eine mittlere bis hohe Bedeutung für die Avifauna, für die Feldlerche sogar eine sehr hohe Bedeutung. Für andere Artengruppen... ist das UG praktisch unbedeutend.“ (vgl. S. 72).

Die Bewertung ist aufgrund der o.g. dargestellten Mängel weder nachvollziehbar noch belastbar.

Schutzgut Boden/Wasser:

- Belastetes Grundwasser mit perfluorierten Tensiden (PFT) im Bereich Lohausen (vgl. S. 81)
- Belasteter Grundwasserkörper GB 27-10, z. T. hohe Bedeutung für den Grundwasserschutz (Porengrundwasserleiter, vgl. S. 86-90)
- PFT-Belastung: Sanierungsuntersuchung und Planung in 2016 erwartet für Wasserwerk Wittlaer, Kaiserswerth
- Vier Eintragsstellen auf dem Flughafen: Feuerlöschübungsbecken, Feuerwache Nord, Unfallstelle Atlas Air, Tanklager, geplante Grundwassersanierungsanlagen, RRB SW im Grundwasser, vgl. S. 153)

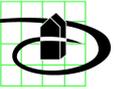


Hier besteht weiterer Aufklärungsbedarf für die Anhörungsbehörde, ob erhebliche Auswirkungen durch den Ausbau gegeben sein werden.

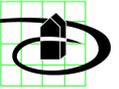
Auswirkungen auf den Menschen:

Betriebsbedingt: Flug- und Bodenlärm

- Die Auswirkungen der 178.000 Flugbewegungen in den 6vr-Monaten wurden in der UVS nicht behandelt.
- Die Routendarstellung in Abb. 4-5 **der Lärmtechnik** (IFR- und VFR-Routen) ist zu großmaßstäbig, sodass die Betroffenheit nicht erkannt werden kann (fehlende Anstoßwirkung!) Die textlichen Beschreibungen sind zu ungenau und können den Örtlichkeiten nicht exakt zugeordnet werden.
- Die angegebenen Flugbewegungen von 138.200 im Prognosepoolanfall 2030 stimmen mit dem DES nicht überein (vgl. Tab. 27 des DES: 136.350).
- Die Angaben im DES wurden nicht auf der Grundlage einer Prognose erstellt, die dem Stand der Technik entspricht.
- Welche Flugzeugtypen den AzD-Klassen zugeordnet wurden, ist aus der Planunterlage nicht ersichtlich.
- In den Planfeststellungsunterlagen fehlt ein Planungsflugplan.
- Die maximalen Pegelerhöhungen sind am IP 01 in Lohausen mit 0,8 dB(A) bzw. am IP 6 in Stockum mit 0,6 dB(A) tags sowie Lichtenbroich am IP 7 und Kalkum am IP 9 mit 0,7 dB(A) festgestellt worden. Die Lärmschutzbereiche ändern sich danach nur marginal (vgl. S. 110-113).
- Geringe Veränderungen ergeben sich an den Grenzen der Nachtschutzzone außerhalb der Nachtschutzzone am Mintarder Berg und am Gestüt Lauvenburg (vgl. Abb. 12-14).
- Der Vergleich der Tagschutzzonen 1 und 2 im Referenz- und Prognoseszenario zeigt nur geringe Aufweitungen, die vor allem an den Enden der Isophonendarstellung zum Tragen kommen (vgl. Abb. 15+16).



- In der Tabelle 14 ist erkennbar, dass in TSZ 1 vorhabenbedingt zusätzlich $1,3 \text{ km}^2$ betroffen sind, während es bei TSZ 2 $3,37 \text{ km}^2$ sind. In der Nachtschutzzone beschränkt sich die vorhabenbedingte Zusatzbelastung auf $0,04 \text{ km}^2$ (0,02 %).
- In der Detailanalyse zeigt sich ausweislich der Differenztafel, dass die maximalen Zusatzbelastungen laut Prognose des Flughafens bei nur 0,7-0,8 dB(A) tags (IP 1, 7 und 9 in Lohausen, Lichtenbroich und Kalkum) und bei 0,2-0,3 dB(A) nachts (IP 5-7 in Stockum und Lichtenbroich) liegen.
- Diese Angaben sind zu überprüfen und mit einer Maximalprognose, die auf den im Antrag genannten 178.000 Flugbewegungen zu vergleichen.
- Die Differenzkarte zum Bodenschall tags zeigt, dass im Westen des Flughafens eine Entlastung stattfindet, da eine Verlagerung nach Osten erfolgt (Verlegung der Halle 10 und 3 neue Abstellpositionen östlich des bestehenden Vorfeldes Ost). Diese ist aber nur im Südwesten gegeben (16 statt 18 Abstellpositionen), während im Bereich westlich des Flugsteiges C 3 Positionen dazukommen (vgl. Anlage 3.1 und 3.2). Im Osten kommen drei Positionen dazu (Erhöhung von 23 auf 26).
- Insgesamt erhöhen sich die Abstellpositionen von 85 auf 89 Positionen.
- Die größte Zusatzbelastung entsteht im Osten des Flughafengeländes für die angrenzenden gewerblichen Bereiche von Tiefenbroich. Die nächtliche Bodenschallbelastung liegt laut Abb. 19 nur im unmittelbaren Flughafenbereich $> 45 \text{ dB(A)}$.
- **Der Vorhabenträger geht davon aus, dass keine bauliche Veränderung anzusetzen ist, sodass die Grenzwerte für den Bestand anzusetzen sind** (vgl. § 2 Fluglärmsgesetz 2007).
- Lärmauswirkungen auf die Fauna:
Hier sind nach der Auswertung kaum erhebliche Effekte zu erwarten, daher auch keine erheblichen Auswirkungen auf die FFH-Gebiete „Ilvericher Altrheinschlinge“ und „Überanger Mark“ (1,5-2,5 km zum Flughafen).
- Vogelschlagrisiko:
Die genannte Literatur (2001) ist sehr alt. Die postulierte Abnahme des



Vogelschlages bei höheren Bewegungszahlen ist kritisch zu sehen (vgl. S. 134-135).

- **Luftschadstoffe:**

Die ermittelte Zusatzbelastung für NO₂ liegt bei 3,2-3,5 µg/cbm (vgl. S. 118). Zu prüfen ist, ob im Umfeld des Flughafens an den umgebenden Autobahnen der Grenzwert von 40 µg/cbm überschritten wird.

3. Artenschutzprüfung

Die Defizite der Datenerfassung schlagen auf die Artenschutzbewertung durch (vgl. S. 13ff).

Lärm und optische Störwirkungen:

Der Gutachter beruft sich auf vorwiegend Untersuchungen zum Straßenlärm, die auf den Fluglärm nicht übertragbar sind.

Kollisionsrisiko:

Der Gutachter bezieht sich fast ausschließlich auf den DAVVL (Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlag im Luftverkehr). Dieser prognostiziert einen um 15,9 % erhöhten Vogelschlag (vgl. S. 28).



Fledermäuse:

Betrachtet werden nur vier Arten (Wasser-, Zwerg- und Zweifarbfledermaus, Großer Abendsegler, vgl. Tab. 3), im Text wird dagegen auch auf die Flughautfledermaus Bezug genommen (vgl. S. 30-31).

Amphibien:

Die Kreuzkröte (Flughafenfreiflächen sind Sommerlebensraum) wird artenschutzrechtlich bewertet, die Verbote des § 44 werden laut Gutachter aber nicht erfüllt (vgl. S. 35).

Avifauna:

Turmfalke brütet auf Flughafengelände (vgl. S. 45)

Schwarzmilan brütet ggf. im Umfeld (2 Jungvögel auf Flughafengelände wurden gesichtet, vgl. S. 47)

Graureiher ohne Scheu vor Flugbetrieb (vgl. S. 48)

Rauchschwalbe brütet im Umfeld (vgl. S. 49)

Fazit:

Der Gutachter geht davon aus, dass keine Verbote eintreten, was im weiteren Verfahren überprüft werden muss. Dazu ist es erforderlich in einem ersten Schritte die Erhebungsdefizite zu beheben.