

Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 26 (Luftverkehr)
Am Bonnhof 35

40474 Düsseldorf

Absender

Name, Vorname _____

Adresse _____

Datum

Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafen Köln/Bonn - Antrag der Flughafen Köln/Bonn GmbH vom 09.12.2016 (AZ 26.01.01.01.PFV FKB)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich Einwendungen in o.g. Verfahren. Meine Einwendungen beruhen auf dem Eindruck, den ich mir von dem beantragten Vorhaben anhand der Planunterlagen verschaffen konnte. Angesichts meiner sonstigen beruflichen und privaten Verpflichtungen, der nur teilweise verständlichen Planunterlagen, der kurzen zur Verfügung stehenden Auslegungszeit und dem großen Umfang der Unterlagen sehe ich mich nicht in der Lage, abschließend Stellung zu nehmen. Weitere und vertiefende Einwendungen behalte ich mir daher ausdrücklich vor.

Die Einwendungen und Stellungnahmen

- der Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.,
- des Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland, Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.

mache ich mir vollinhaltlich zu eigen und zum Gegenstand meiner Einwendung.

1. Zur eigenen Betroffenheit

Ich bin an meinem oben angegebenen Wohnort von den negativen Auswirkungen des Flughafen Köln/Bonn insbesondere betroffen durch

- o Fluglärmbelastungen

- vom Flughafen ausgehende Bodenlärmbelastungen
- dem Flughafen zuzurechnende Straßenverkehrslärmbelastungen
- Belastungen durch Baulärm (Abbruch- und Bauarbeiten, Baustellenverkehr)
- Luftschadstoffbelastungen (u.a. hohe Ultrafeinstaubbelastungen mit hohen Belastungsspitzen bei Überflügen)
- Lichtimmissionen

(Unzutreffendes löschen, eigene Belastung möglichst etwas detaillierter beschreiben)

Ich lehne den beantragten Flughafenausbau ab. Die beantragte Planfeststellung würde zu einer erheblichen und in den Planunterlagen nicht hinreichend ermittelten und dargestellten Mehrbelastung führen, die nicht gerechtfertigt ist.

2. keine Planfeststellung ohne Raumordnungsverfahren

Die Planfeststellung darf ohne vorheriges Raumordnungsverfahren nicht erteilt werden. Der Planfeststellungsantrag muss daher abgelehnt werden.

Nach den Vorgaben des Raumordnungsgesetzes und der Raumordnungsverordnung soll für wesentliche Änderungen eines Flughafens ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden. Der beantragte Flughafenausbau ist raumbedeutsam. Beantragt wird die Planfeststellung für neue Bauvorhaben in einem Umfang von rund 15 Hektar (150.000 m²) Grundfläche, die überbaut werden soll. Auf vielen Flächen stehen Gebäude, die abgerissen werden sollen. Auch das ist Gegenstand der Planung. Auf aufgerundet 10 Hektar Fläche, also 10 Fußballfeldern, sollen Flächen neu versiegelt werden. Die Ausweisung eines Hotel- und Kongresszentrums mit einer Grundfläche von 7.500 m² und einer Bruttogeschossfläche allein des Hotels von 9.600 m² steht im Widerspruch zu der nach dem Entwurf des Landesentwicklungsplans angestrebten Entwicklung rein flughafenaffinen Gewerbes (Unternehmen, die einen direkten Bezug zum Flugverkehr benötigen) am Flughafen, um eine Konkurrenz mit städtebaulich integrierten regionalen und kommunalen Wirtschaftsstandorten zu vermeiden.

Der beantragte Flughafenausbau kann daher nicht raumverträglich sein. Die Raumverträglichkeit muss in einem Raumordnungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der betroffenen Kommunen geprüft werden.

3. keine Planfeststellung ohne Lärminderungsplanung

Die Planfeststellung darf auch nicht erfolgen, weil die zuständigen Behörden entgegen der Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der EU- Betriebsbeschränkungsverordnung keine Lärminderungsplanung für den Großflughafen Köln/Bonn vorgelegt haben. Es kann daher auch nicht beurteilt werden, ob der beantragte Ausbau des Flughafens Köln/Bonn ohne lärmmindernde Maßnahmen mit der Lärminderungsplanung zu vereinbaren ist.

Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie aus 2002 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 L_{DEN}

und L_{Night} 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.

Nach der im Juni 2016 in Kraft getretenen EU-Betriebsbeschränkungsverordnung haben die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass die Lärmsituation an Großflughäfen einer Bewertung im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie unterzogen wird. Bei Flughäfen mit einem Lärmproblem muss ein Lärminderungsziel festgelegt werden, es müssen Maßnahmen zur Minderung der Lärmauswirkungen ermittelt und eine Anhörung durchgeführt sowie Maßnahmen beschlossen und durchgeführt werden. Zu den Maßnahmen gehören neben Lärmreduzierung an der Quelle, Planung und betrieblichen Lärminderungsverfahren auch Betriebsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen.

Für den Flughafen Köln/Bonn, der mit in der Vergangenheit bereits über 150.000 jährlichen Flugbewegungen die Schwelle von 50.000 jährlichen Flugbewegungen für einen Großflughafen deutlich überschreitet, haben die zuständigen Behörden ihre soeben beschriebenen Pflichten bis heute nicht erfüllt. Auch mehr als 9 Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist für die Lärminderungsplanung liegt noch immer kein wirksamer Lärminderungsplan vor und verweigern die zuständigen Behörden auch die Umsetzung der Betriebsbeschränkungsverordnung.

Aus der rechtswidrigen Verweigerung der Lärminderungsplanung darf weder den säumigen Stellen im Land noch dem Flughafenbetreiber als Lärmverursacher ein Vorteil entstehen. Der beantragte Flughafenausbau ist mit Lärminderungszielen einer Lärminderungsplanung nicht zu vereinbaren und darf daher nicht zugelassen werden.

4. Planunterlagen sind nicht ausreichend

Die Planunterlagen stellen die Auswirkungen der beantragten Ausbauten nicht dar. So ist die Schaffung von mindestens 10 neuen Abstellpositionen eine erhebliche Erweiterung der Kapazität. Die Optimierung der Frachtabfertigung wie auch der Passagierabfertigung zielt ebenfalls auf eine Kapazitätserweiterung. Die Kapazitätserweiterungen sind aber nicht nachvollziehbar dargestellt. Die Untersuchung ihrer Auswirkungen wird mit altbekannten rein theoretischen Betrachtungen umgangen. Eine Betrachtung ob die Anzahl für 2030 prognostizierter Flüge auch ohne die neuen Kapazitäten theoretisch hätte abgefertigt werden können, wie sie die Planfeststellungsunterlagen mit dem „Kapazitätsgutachten“ enthalten, ist ohne Nutzen.

Erforderlich ist eine realitätsnahe Prognose der tatsächlich im Jahr 2030 zu erwartenden Flüge ohne und mit Ausbau. Das hat auch das Obergerverwaltungsgericht Münster mehrfach gefordert. 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.

Erforderlich ist auch die Untersuchung der Auswirkungen eines Hotel- und Kongresszentrums insbesondere auf die benachbarten Kommunen. Ein Hotel- und Kongresszentrum der geplanten Größenordnung dürfte erheblichen Einfluss auf bestehende und evtl. geplante Hotel- und Kongresshäuser im Flughafenumfeld haben, die regelmäßig von den Kommunen auf städte-

baulich integrierten und mit der gemeindlichen Planung zu vereinbarenden Standorten geplant werden.

5. Planung ist nicht zu rechtfertigen

Ein Bedarf für die zahlreichen Ausbaumaßnahmen ist nicht dargelegt. Die allgemeinen Ausführungen dazu im Planfeststellungsantrag sind nicht nachvollziehbar. Auf S. 11 wird ausgeführt, dass Abstellpositionen für 10 Flugzeuge (bei Abstellen kleinerer Flugzeuge auch mehr) beantragt werden. Auf S. 27 wird dann aber nur allgemein behauptet, das diene der Verbesserung der Betriebsabläufe. Die angebliche Verbesserung der Betriebsabläufe wird nicht nachvollziehbar beschrieben. Ob aber 2 oder 4 oder die beantragten 10 Abstellpositionen zum Erreichen der angeblich angestrebten Verbesserung der Betriebsabläufe benötigt werden, wird nicht ausgeführt. Wenn aber schon mit 2 neuen Abstellpositionen das Ziel erreichbar ist, sind die weiteren 8 nicht zu rechtfertigen. Insgesamt ist daher der Bedarf nicht ausreichend dargelegt.

Eine detaillierte Bedarfsbegründung für die Abstellpositionen ist auch deswegen zu fordern, weil im Antrag wiederholt behauptet wird, der im Jahr 2030 zu erwartende Flugverkehr könne auch ohne die beantragten Ausbauten abgewickelt werden.

Auch die weiteren Ausführungen zur Rechtfertigung der beantragten Ausbauten bleiben allgemein und nicht nachvollziehbar. Selbst die beantragten Flächen für Hotel, Kongresszentrum und Büros werden mit der „Verbesserung der Qualität der Luftverkehrsabwicklung“ begründet. Es ist offenkundig, dass diese Behauptung falsch ist und es dabei ausschließlich darum geht, dass sich der Flughafen weitere Geschäftsfelder außerhalb der Luftverkehrsabwicklung erschließen und seine Standortattraktivität erhöhen möchte – auf Kosten der umliegenden Kommunen und ihrer vorhandenen und geplanten Hotel- und Kongresshäuser.

Die eigene Prognose des Flughafens spricht gegen den geltend gemachten Ausbaubedarf. Mit 154.820 Flugbewegungen liegt die Anzahl jährlicher Flugbewegungen in der Prognose für 2030 um weniger als 1.500 Flugbewegungen über den tatsächlich schon 2006 abgewickelten Flügen.

Die Ergebnisse der Prognose sind nicht glaubhaft.

6. Mit erheblich höheren Belastungen ist zu rechnen

Die Prognose, die zu dem Ergebnis kommt, dass bei 44 % mehr Passagieren nur 26 % mehr Flüge stattfinden, ist nicht nachvollziehbar und unglaubwürdig. Nicht nachvollziehbar ist sie, weil die Ausgangsdaten und die Berechnungen selbst fehlen. Die Prognose ist eine „Black Box“. Es wird eine nachvollziehbar alle Ausgangsdaten und Berechnungen darlegende Prognose gefordert!

Die Prognose ist unglaubwürdig. Entscheidend für den prognostizierten geringen Anstieg der Flugbewegungen ist die Annahme, die Auslastung der Flüge würde von 123 auf 148 Passagiere pro Flug steigen. Belege dafür und eine nachvollziehbare Ableitung gibt es nicht. Es scheint sich um ungesicherte Annahmen zu handeln. Die Prognose ist aber Grundlage für die Berechnungen besonders der Lärmeinwirkungen. Dazu muss sie „auf der sicheren Seite“ lie-

gen. Die Grundannahmen müssen ein Worst-Case-Szenario enthalten, denn der Flughafenbetreiber begehrt die Zulassung eines Flughafenausbaus mit uneingeschränkter Nutzung aller Anlagen. Dann muss auch eine uneingeschränkte Nutzung der Prognose zugrunde gelegt werden. Bei prognostizierter Passagierzunahme von 44 % muss auch bei den Flugbewegungen von einer Zunahme in gleicher Höhe ausgegangen werden. Allein dies bedeutet 15.000 zusätzliche jährliche Flüge im Prognosejahr 2030.

Auch die Passagierprognose ist nicht ausreichend. In den Jahren 2015 und 2016 ist der Flugverkehr deutlich stärker gestiegen als prognostiziert. Die Prognose muss daher auch bei den Passagierzahlen – und damit noch stärker bei den Flugbewegungen nach oben korrigiert werden.

Gleiches gilt für die Prognose des Luftfrachtverkehrs, der die nächtliche Fluglärmbelastung prägt.

Insgesamt ist daher mit erheblich höheren Belastungen besonders durch Fluglärm zu rechnen, als sie prognostiziert werden.

7. Flughafenerweiterung führt zu mehr Flugverkehr

Die Behauptung, der beantragte Flughafenausbau führe zu keinen zusätzlichen Belastungen, weil der prognostizierte Flugverkehr auf den vorhandenen Flughafenflächen abzuwickeln ist, ist falsch. Sie beruht – wie gerade ausgeführt – auf einer falschen Prognose. Sie berücksichtigt auch nicht die tatsächlichen Auswirkungen der geplanten Ausbauten bei der rechtlich gebotenen realitätsnahen Betrachtung der Entwicklung ohne und mit Ausbau. Die Schaffung der beantragten mindestens 10 neuen Flugzeugabstellpositionen ist eine deutliche Kapazitätserweiterung ebenso wie das geplante neue Cargo-Zentrum.

Eine realitätsnahe Prognose, die die aktuelle Entwicklung und ein Worst-Case-Szenario einbezieht, würde deutlich mehr als 170.000 jährliche Flugbewegungen prognostizieren, die mit den vorhandenen Flughafenanlagen realistischer Weise nicht abzuwickeln sind.

8. Auswirkungen der Bauarbeiten müssen geprüft werden

Beantragt ist die Planfeststellung für neue Bauvorhaben in einem Umfang von rund 15 Hektar (150.000 m²) Grundfläche, die überbaut werden soll. Auf vielen Flächen stehen Gebäude, die abgerissen werden sollen. Auch das ist Gegenstand der Planung. Auf aufgerundet 10 Hektar Fläche, also 10 Fußballfeldern, sollen Flächen neu versiegelt werden. Die Ausweisung eines Hotel- und Kongresszentrums mit einer Grundfläche von 7.500 m² und einer Bruttogeschossfläche allein des Hotels von 9.600 m² ist Bestandteil der Planung. Die beantragte Planfeststellung soll Grundlage für Bauarbeiten (einschließlich Abbrucharbeiten) sein, die viele Jahre oder gar Jahrzehnte andauern und damit die Lärm- und sonstige Immissionsbelastung der Umgebung über lange Zeit prägen werden.

Bei länger andauernden Bauarbeiten etwa dem Neu- und Ausbau von Autobahnen, Schienenwegen, auch U-Bahn, S-Bahn etc. werden inzwischen regelmäßig Gutachten zu den während der Bauzeit zu erwartenden Belastungen und Maßnahmen zu deren Minderung und Schutz-

maßnahmen und/oder Entschädigung bereits im Planfeststellungsverfahren vorgelegt. Das muss auch hier wegen der absehbar besonders langen Dauer der Bauarbeiten erfolgen.

9. Umweltverträglichkeitsprüfung auch für frühere Flughafenausbauten

Der Flughafen Köln/Bonn wurde in den letzten Jahrzehnten ohne jede Umweltverträglichkeitsprüfung und luftverkehrsrechtliche Planfeststellung ausgebaut. Die Umweltauswirkungen der einzelnen Ausbauten wurden nie geprüft. Der Flughafen hat mit zahlreichen Ausbauten von Vorfeldern, Flugzeugabstellpositionen, Frachthallen, Terminal, Parkplätzen etc. in den letzten Jahrzehnten seine Kapazität deutlich erweitert. Nachdem Anwohner den weiteren Ausbau ohne Umweltverträglichkeitsprüfung vor Gericht gestoppt haben und nun endlich für den weiteren Flughafenausbau ein Planfeststellungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden muss, müssen auch die Umweltauswirkungen der früheren Ausbauten geprüft werden.

Die Maßnahmen

- Bau eines Passagier-Abfertigungsterminals, ca. 6.000 m² (Terminal West) im Jahre 1996.
- Errichtung eines Vorfeldes (Vorfeld C) im Jahre 1996, mit Einrichtung von 5 zusätzlichen Abstellpositionen, zugelassen mit Plangenehmigung der oberen Luftverkehrsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen vom 15.März 1996.
- Errichtung eines Parkhauses (Parkhaus 2), 1996 – 1998.
- Errichtung eines Parkhauses (Parkhaus 3), 1998 – 1999.
- Errichtung eines neuen Passagierabfertigungsterminals, zugelassen durch Baugenehmigung der Stadt Köln aus dem Jahre 1997 (Terminal 2), eröffnet im September 2000.
- Errichtung einer Vorfeldfläche (Vorfeld D) vor dem neuen Passagierabfertigungsterminal mit einer Größe von ca. 14 ha und 20 zusätzlichen Positionen, zugelassen mit Plangenehmigung der oberen Luftverkehrsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen (Ministerium für Bauen und Verkehr, MBV) vom 14.5.1997.
- Errichtung einer Vorfeldfläche, Größe ca. 42.300 m², einer Bereitstellungsfläche für Büro-, Aufenthalts- und Materialcontainer sowie für Vorfeldgeräte, Größe ca. 1.900 m², einer Zufahrtstraße, ca. 3.870 m², zugelassen mit „Negativattest“ der oberen Luftverkehrsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen vom 25.Mai 1998 (Fracht West).
- Errichtung einer Vorfeldfläche, Größe 31.000 m², Verlängerung RWY T bis zur S/L-Bahn 07/25, 34.500 m², Errichtung einer Bereitstellungsfläche für Büro-, Aufenthalts- und Materialcontainer sowie für Vorfeldgeräte, 2.000 m², zugelassen mit „Negativattest“ der oberen Luftverkehrsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen vom 19.August 1999 (Fracht West, 2.BA).
- Errichtung einer Vorfeldfläche, 25.000 m², Erschließungsrollweg, 12.600 m², Bereitstellungsfläche für Abfertigungsgeräte, 4.500 m², zugelassen mit „Negativattest“ der

oberen Luftverkehrsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen vom 24. August 2000 (Erweiterung Vorfeld Fracht West 2. Abschnitt, 2. Ausbaustufe).

- Errichtung einer neuen Fracht-Abfertigungshalle durch die Firma United Parcel Service (UPS), der größten Luftverkehrs-Frachthalle in Europa, zugelassen durch Baugenehmigung der Stadt Köln vom 2.4.2003 (Aktenzeichen 63/B17/0138/2002).

sind einzeln und kumulativ einer erneuten Prüfung auf ihre Umweltauswirkungen zu unterziehen. Wenn nicht alle, so doch ein großer Teil dieser Maßnahmen hat erhebliche Umweltauswirkungen und ist einer UVP und einem luftverkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren zu unterziehen.

Mit freundlichen Grüßen