

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

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

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE · RIPSHORSTER STR. 306 · 46117 OBERHAUSEN



An die Bezirksregierung Düsseldorf
Dez. 59 - Frau Radl
Postfach 30 08 65

40408 Düsseldorf

Unser Zeichen
(bitte unbedingt angeben)

MG 40-07.01 FL

Auskunft erteilt:

Herr Hövelmann

Ihr Zeichen
59.11.14-11 MG

Ihr Schreiben vom
03.03.2004

Datum
02.06.2004

Ausbau Verkehrslandeplatz Mönchengladbach, Antr. Flughafengesellschaft Mönchengladbach vom 3.2.2004

Hier: Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände

Sehr geehrte Frau Radl,

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

Auf der Grundlage der vorliegenden Unterlagen lehnen die anerkannten Naturschutzverbände den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach wegen des fehlenden Bedarfes und der außerordentlich hohen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ab.

Begründung:

1. Fehlender Bedarf

Den Antragsunterlagen liegt unzutreffende Bedarfsermittlung zu Grunde. Die dort als Begründung für den als notwendig erachteten Ausbau genannten Gesichtspunkte beruhen weitestgehend auf Spekulationen, falschen Annahmen und reinen Hoffnungen. Insgesamt stellt sich die Planung als reine Angebotsplanung dar, die mit einer ganzen Vielzahl tatsächlich gegebener Nachteile für Natur, Landschaft, Umwelt und angrenzender Wohnbevölkerung verbunden ist.

Die folgenden Nachweise sind fehlen vollständig oder sind völlig unzulänglich:

- Begründung der Notwendigkeit der Länge S/L-Bahn von 2.320 Meter aus Gründen der Verkehrssicherheit oder zur Abwicklung einer künftigen regionalen oder überregionalen Nachfrage der Bevölkerung oder der Wirtschaft;
- Herleitung eines künftigen Aufkommens am VLP/Flughafen im Segment des Linien- und Touristikverkehrs in Konkurrenz zu anderen Flughäfen oder im Rahmen eines Flughafensystems (NRW-Luftverkehrskonzeption 2010) oder eines Gesamtverkehrssystems
- Herleitung einer stabilen Nachfrage aus dem regionalen Einzugsgebiet von Mönchengladbach und damit eines eigenen Aufkommens unabhängig von bestehenden Flughäfen (regionalwirtschaftliche Untersuchung)

- Aussagen zum derzeitigen und zum künftigen Flughafensystem in der Region und in Europa
- Darlegung der Wirtschaftlichkeit des künftigen VLP/Flughafen.

Der Planfeststellungsantrag muss deshalb von den Genehmigungsbehörden abgelehnt werden, weil die Voraussetzungen für eine Genehmigung nicht vorliegen und der Antrag öffentlichen Interessen widerspricht (vgl. die Versagung der Genehmigung des Antrages der „Black Forest Airport Lahr GmbH durch das baden-württembergische Umwelt- und Verkehrsministerium von 30. 03.2004, Az 46-3846.01 VFH Lahr).

Statt einer seriösen Begründung einer heute nicht befriedigten und auch zukünftig realistisch zu erwartenden Nachfrage zieht sich die Raumverträglichkeitsstudie auf bloße Phrasen zurück wie der zu erwartenden „bedarfs- und zukunftsorientierten Veränderungen im Gesamtsystem Flughafen“. Weitere Ausführungen zum derzeitigen und künftigen **Flughafensystem** sind aber Fehl-anzeige. Die in der Tat zu erwartenden erheblichen Veränderungen werden nicht angesprochen, weil die drei bereits heute wirksamen Trends (vgl. The Boston Consulting Group: Airports – Dawn of a New Era, April 2004) sich negativ auf eine Erweiterung des VLP MGL auswirken:

- das Flugverkehrswachstum wird geringer als erwartet ausfallen. Die IATA-Prognose sieht ein jährliches Wachstum von 2,2 Prozent p.a. bis 2020 vor, liegt damit deutlich unter den von interessierter Seite (Boeing, Airbus) vorgelegten Prognosen (knapp unter 5%);
- Konzentration des verbleibenden Wachstums auf weniger Flughäfen und damit: Zwang zur Konsolidierung der heutigen Flughafen-Überkapazitäten. Die Abwanderungen von VLM im Februar 2002 und von Air Berlin nach Düsseldorf im Oktober 2003 zeigen, dass dieser Trend in der betroffenen Region bereits wirksam ist;
- Zunehmender Rückzug des Staates aus der Subventionierung der Flughafeninfrastruktur und Zunahme des Zwangs, unternehmerorientierte und kosteneffiziente Flughafeninfrastrukturen aufzubauen, die vor dem Hintergrund heute schon bestehender Überkapazitäten im sich verschärfenden Konkurrenzkampf zwischen Flughäfen überlebensfähig sind.

Dass vor diesem Hintergrund dieser zu erwartenden und auch bereits durch die Wirklichkeit belegten Entwicklung tatsächlich ein Ausbau des VLP MGL, der langfristig auf **Dauersubventionen zum Ausgleich der nicht reduzierbaren Betriebsverluste** von ca. 5 Mio. Euro pro Jahr verlässt (vgl. das Mercer-Gutachten; MMC, zunächst vom Flughafenbetreiber Düsseldorf, langfristig vom Steuerzahler) ist absolut nicht nachvollziehbar.

Die dem Planfeststellungsantrag zu Grunde gelegten **Fluggastprognosen** beruhen auf **veralteten Daten** und sind ungeeignet, die künftige Entwicklung vorauszusagen. Grundlage ist eine Befragung der DLR aus dem Jahre 1998. Die neuesten angeführten Aufkommenszahlen entstammen dem Jahre 2000! Die Entwicklung seit dem 11.9.2001 wird nicht thematisiert, auch nicht die Entwicklung der Nachbarflughäfen (starkes Wachstum des Flughafens Niederrhein in Weeze und in Köln/Bonn; rückläufige Entwicklung bzw. stark unterproportionales Wachstum in Düsseldorf). Auch die aktuellen Prognose über die weitere Entwicklung des Luftverkehrs und der Flughäfen werden weder angemessen dargestellt noch diskutiert.

Die **Situation in Düsseldorf** hat sich gravierend geändert und stimmt nicht mehr mit dem im Planfeststellungsantrag zu Grunde gelegten Szenario überein. Es besteht etwa seit zwei Jahren kein Kapazitätsengpass, sondern es gibt erhebliche Schwierigkeiten, die heutigen Slots zu vermarkten und zu nutzen. Außerdem werden z.Z. weitere und erhebliche **Erhöhungen der sog. Koordinationseckwerte** und der **Bewegungszahlen** verhandelt oder geplant. Auch von einem verbindlichen Verzicht Düsseldorf auf einen **Ausbau der Start- und Landebahn**, die

Grundlage für eine solche mit der Düsseldorfer Entwicklung verzahnte Prognose für MGL abgeben könnte, ist keine Rede. Auch die zukünftigen Wachstumserwartungen in Düsseldorf können die völlig überzogenen Aufkommensprognosen auf MGL nicht unterfüttern, denn das Wachstum wird auch zukünftig unterproportional sein. Die **ICE-Anbindung des Flughafen Köln/Bonn** ab 13.6.2004 wird nach Aussage des Flughafens Düsseldorf Fluggäste nach Köln zu den dortigen Low Cost Carriern abziehen (vgl. Düsseldorfer Express v. 29.5.2004).

Das seit Anfang der 90er Jahre versuchte und seither gescheiterte **Konzept eines Entlastungs- oder Satellitenflughafens** für Düsseldorf in Mönchengladbach kann nicht die Grundlage für eine Ausbauplanung in MGL sein. Das Scheitern dieser Entlastungskonzeption wird sogar in der NRW-Luftverkehrskonzeption festgestellt.

Deshalb ist die Erwartung von 1,2 bzw. 2,8 Mio. Fluggästen in MGL in 2015 abhängig von der Entwicklung in Düsseldorf unbegründet und fehlerhaft.

Ein eigenes **regionales Fluggastaufkommen** und eine entsprechende auf MGL gerichtete **regionale Nachfrage der Bevölkerung und der Wirtschaft** wird im Planfeststellungsantrag nicht nachgewiesen. Statt der dafür notwendigen Analyse von Strukturdaten und der Nachweis einer entsprechenden Flugverkehrsaffinität insbesondere des Handels und der Dienstleistungen wird gar nicht versucht. Der Pauschalhinweis mit der Aufzählung von 15 Städten, darunter dem zur Düsseldorfer Region zählenden Neuss kann keinesfalls genügen. Eine **regionalwirtschaftliche Untersuchung** fehlt vollständig.

Mit **Sicherheitsargumenten** kann die Erweiterung des VLP MGL ebenfalls nicht begründet werden. Der Bezug auf europäische Richtlinien (JAR OPS) kann keinesfalls einen Start- und Landebahnaus- bzw. -neubau von 1200 auf 2.340 Meter Länge und 45 Meter Breite begründen. Ebensowenig ist der nur allgemeine Hinweis auf die Möglichkeit, ohne Lastbeschränkungen mit dem höchsten zulässigen Startgewicht (MTOW) zu starten, ausreichend. Die angeführten Flugzeugmuster A 320 und Boeing 737 brauchen auf den ins Auge gefassten europäischen Strecken nur etwa die Hälfte einer Tankfüllung. Sie müssen also in keinem Fall mit dem höchst zulässigen Gewicht starten.

Vorhandene **Potenziale zur Verlängerung** der Lande- und Startstrecken unter Einbeziehung der beiden **Stoppstrecken** werden rechtsfehlerhaft nicht genutzt und damit umweltschonendere Alternativen außer Acht gelassen. Bei Einbeziehung dieser Stopflächen können die vom Vorhabensträger genannten Flugzeugmuster für den europäischen Regionalverkehr in Mönchengladbach ohne Restriktionen und ohne Beschränkungen starten und landen. Dafür würde maximal eine Länge von 1.800 Metern gebraucht.

Auch in der UVS werden diese sich aufdrängende **Vorhabensalternativen** wie z.B. eine nur geringe Verlängerung der SL-Bahn und die **Nullvariante** wurden überhaupt nicht geprüft (s.u.).

Denn der in den Unterlagen ins Feld geführte Ladefaktor von 60% im Linien- und 70% im Touristikverkehr, der erreicht werden mit, kann durch die eigene Prognose nicht belegt werden. Damit ist gemäß der eigenen – sehr optimistischen – Aufkommensprognose eine **Wirtschaftlichkeit** des Flughafens nicht gegeben. Der Raumverträglichkeitsstudie ist Recht zu geben, wenn sie feststellt: „Der Verkehrslandeplatz kann nur erhalten werden, wenn er wirtschaftlich betrieben werden kann.“ (S. 15).

Auch bereits in der Vergangenheit führte die **unzureichende Nachfrage** und nicht, wie behauptet, die zu geringe Länge der SL-Bahn zur Abwanderung von Luftfahrtunternehmen wie die belgische VLM (Frühjahr 2003) und von Air Berlin im Oktober 2003. Neben einzelnen Linienflügen nach Polen werden fast ausschließlich nur noch Übungs- und Schulungsflüge durchgeführt.

Auch ein erweiterter Flughafen MGL wird defizitär bleiben und **jährliche Betriebsverluste** von rund 5 Mio. Euro verursachen. Diese sollen zukünftig dem **Steuerzahler** aufgebürdet werden.

Daran kann kein öffentliches Interesse bestehen. Die „Mercer-Studie“ zeigte, dass selbst bei Ausschöpfung aller Marktpotenziale wegen der hohen Infrastrukturkosten diese Defizite nicht wesentlich reduziert werden können.

Die **Lage des Flughafens** zu den **Konkurrenzflughäfen** „Niederrhein“ (Weeze-Laarbruch), Eindhoven, Aachen/Maastricht und Lüttich in einem Umkreis von bis zu 80 km führt dazu, dass selbst bei einer sehr optimistischen Entwicklung nur ein Bruchteil der angestrebten Aufkommenszahlen zu erreichen ist. Hinzu kommen zwei weitere Flughäfen mit Düsseldorf, der weniger als 30 km entfernt und mit Köln/Bonn (CGN, ca. 70 km). Letzterer bedient das gleiche Luftverkehrssegment wie der Flughafen Mönchengladbach. Auf Grund der wesentlich besseren Infrastruktur des Flughafens Köln/Bonn (u.a. ICE-Anschluss) ist nicht zu erwarten, dass MGL gegen CGN bestehen kann.

Die **bodenseitige verkehrliche Anbindung** wird in den Unterlagen nicht hinreichend dargestellt. Es fehlt die vollständige Darstellung der Straßenanbindung, der Maßnahmen für den ruhenden Verkehr, die Darstellung einer sicheren Betankung und der sicheren Zulieferung des Flugtreibstoffs u.a.m.. Zu diesem Punkt siehe auch unter 3.5.2 der vorliegenden Stellungnahme.

Außerdem machen sich die Naturschutzverbände zu diesem Punkt die Inhalte der Stellungnahme von AirPeace e.V. (erarbeitet von RA Sommer, Berlin; siehe Anlage) zu eigen.

2. Unvereinbarkeit mit übergeordneten Vorgaben

Die NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 sieht für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach lediglich einen Bedarf für eine Verlängerung der Start- und Landebahn auf 1.440 m Gesamtlänge durch Umwidmung und Mitbenutzung der jeweils vor Kopf liegenden 120 m langen Stoppbahnen. Es heißt dann weiter:

Ein weiterer Ausbau der Infrastruktur des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach wird auf Grund der Lagebeziehung zum Verkehrsflughafen Düsseldorf und insbesondere der An- und Abflugrouten zueinander nicht favorisiert.

Eine weitere Verkehrszunahme entweder in Düsseldorf oder in Mönchengladbach würde durch flugsicherungstechnisch notwendige Prioritätenregelung zu Gunsten des Flugbetriebes am Verkehrsflughafen Düsseldorf zwangsläufig zu einer Engpasssituation bei IFR-gestützten An- und Abflügen in Mönchengladbach führen, die einem planbaren, pünktlichen Verkehr zuwider liefe.

Die Aussage der Luftverkehrskonzeption ist zwar selbst wohl kein Ziel der Raumordnung, entfaltet aber als Konkretisierung der Ziele der Raumordnung faktisch Bindungswirkung. Vor allem jedoch beschreibt sie die öffentlichen Interessen, wie sie derzeit vom Land Nordrhein Westfalen gesehen werden. Für ein Verfahren zur Änderung des GEP wie auch für ein luftverkehrsrechtliches Zulassungsverfahren für die Änderung des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach heißt das, dass öffentliche Interessen – jedenfalls auf Landesebene – nicht für das Vorhaben streiten und ihm sogar öffentliche Interessen entgegen stehen, solange nicht nachgewiesen ist, dass die Befürchtungen aus der Luftverkehrskonzeption 2010 des Landes (mögliche Schwierigkeiten bei den An- und Abflugrouten) nicht entgegen stehen.

Tatsache ist, dass nach der soeben zitierten Formulierung der Luftverkehrskonzeption des Landes öffentliche Interessen gegen den Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach solange sprechen, wie nicht ein entsprechender Nachweis erbracht ist, dass eine Kollision mit An- und Abflugrouten des Flughafens Düsseldorf nicht zu befürchten steht. Ein Nachweis, nach dem die in der Luftverkehrskonzeption des Landes als Grund gegen den Ausbau des/die Verkehrsausweitung am Flugplatz Mönchengladbach angeführten Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Flugverkehrs durch die den Gegenstand bzw. Hintergrund der 17. Änderung des GEP und des vorliegenden Planfeststellungsantrag bildenden Maßnahmen nicht berührt sind, ist bisher

nicht erbracht. Es stehen daher nach derzeitigem Stand vor allem auch die den Hintergrund der Formulierungen im Luftverkehrskonzept des Landes bildenden Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs der GEP-Änderung und der Planfeststellung entgegen.

Damit stellt sich zugleich die Frage, ob die der Planfeststellung zu Grunde liegende Änderung des Gebietsentwicklungsplanes abwägungsgerecht überhaupt erfolgen kann. Wenn öffentliche Interessen nicht für den Ausbau sprechen, dürfte eine Änderung des Gebietsentwicklungsplanes nicht zu rechtfertigen sein und somit auch der vorliegende Antrag auf Planfeststellung nicht genehmigungsfähig.

3. Falsche Beurteilung des Eingriffs in die Schutzgüter – mangelhafte Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)

3.1 Unzureichende Beurteilung des ökologischen Wertes des Untersuchungsraumes

Die Darstellung und Bewertung des Ist-Zustandes von Natur und Landschaft und die Beurteilung des Eingriffs wird den tatsächlichen Gegebenheiten nicht in vollem Umfang gerecht.

Aus Sicht des Naturschutzes ist die größte Beeinträchtigung in dem Verlust der sehr strukturreichen Waldflächen im Neersener Bruch mit ausgeprägter Strauchschicht (entstanden aus Naturverjüngung) zu sehen. Durch die Beseitigung im Rahmen der Baumaßnahmen sowie der Gehölzbeseitigung aus flugtechnischen Gründen wird der Lebensraum der **größten Nachtigall-Population** (landesweit gefährdete Art laut Rote Liste NRW, Bestände stark rückläufig im Kreis Viersen; siehe Anlage), im Kreis Viersen dauerhaft geschädigt und vernichtet. Im Raum Neersen / Neersbruch brüten derzeit 33 Paare der Nachtigall, das sind 43 Prozent des Kreisbestandes (Kolshorn & Pleines 2002). Davon würden mindestens 16 Reviere verloren gehen. Auf Mönchengladbacher Stadtgebiet sind weitere Brutpaare anzunehmen, die ebenfalls ihren Lebensraum verlieren würden. Eine Umsiedlung auf Flächen der Umgebung ist nicht möglich, da dort die benötigten Lebensräume nicht vorhanden sind. Eine Neuschaffung auf anderer Stelle, so weit in dieser Strukturvielfalt überhaupt von Menschenhand möglich, würde mindestens 15 Jahre benötigen, da sich dort erst die benötigten Strukturen der Kraut- und Strauchschicht und das dadurch entstehende Kleinklima ausbilden müssen („Ausreifung des Lebensraumes“). Eine Schaffung (Neupflanzung) geeigneter Lebensräume innerhalb von 2-3 Jahren, wie in der UVS genannt, ist keinesfalls möglich. Das gleiche gilt für die in der UVS genannten gefährdeten Arten wie Dorngrasmücke, Klappergrasmücke, Gelbspötter und Kuckuck. Insbesondere die drei letzt genannten Arten sind im Kreis Viersen von starken Rückgängen betroffen. Eine Beseitigung ihrer Lebensräume und anschließendes viele Jahre dauerndes „Neuentwickeln“ an anderer Stelle ist ein nicht vertretbarer Eingriff.

Eine erhebliche Beeinträchtigung **der Vogelwelt** würde auch **am Nierssee** entstehen, der bereits seit Jahren eines der wichtigsten Rast- und Wintergebiete für Wasservögel im Kreis Viersen darstellt, in kalten Wintern sogar mit Abstand das wichtigste Überwinterungsgebiet kreisweit. Gleichzeitig ist er das größte und bedeutendste Gewässer in der Start- und Landeschneise. Nach Zählungen der Biologischen Station Krickenbecker Seen e.V. und der Ornithologischen Arbeitsgemeinschaft im Kreis Viersen über die letzten 10 Jahre rasten hier bis zu 3345 Wasservögel. Beispiele für die bedeutendsten Arten sind (angegeben ist jeweils das beobachtete Maximum pro Tag): 1371 Stockenten, 894 Tafelenten, 542 Blässhallen, 350 Reiherenten, 322 Krickenten, 180 Kormorane und 84 Zwergtaucher. Eine häufige Störung durch die startenden und landenden Flugzeuge würde eine starke Entwertung dieses Rast- und Überwinterungsgebiets bedeuten. Auch aus Vogelschlaggesichtspunkten hat der Nierssee eine weitaus höhere Bedeutung als in der UVS dargestellt. So wurden hier bereits mehrfach über 1.000 Lachmöwen gezählt (maximal 1.400), die auch im LBP als eine vogelschlag-kritische Art angesehen werden. Auch die Wasservögel in oft hoher Anzahl (bis zu 3.345 Exemplare gleichzeitig) halten sich nicht ständig in Ruhe auf dem Gewässer auf, sondern wechseln oft zu anderen Nahrungsge-

wässern im Kreis Neuss, am Rhein oder an den Krickenbecker Seen. Zusätzlich werden sie durch teils wöchentlich statt findende Wasservogeljagden zum Aufliegen gebracht, so dass an diesem wertvollen Wasservogelrastgebiet ein erhebliches Konfliktpotential mit den niedrig überfliegenden Flugzeugen entstehen würde.

Zu den unvollständigen Daten bezüglich der **Fledermaus-Vorkommen** s.u. (Punkt FFH-Anhang IV-Arten)

Die in der UVU genannte „Förderung“ von Offenlandarten durch den Flughafenausbau ist nicht zu belegen. Die genannten Arten wie Wespenbussard, Baumfalke, Feldlerche und Wiesenpieper werden auf dem Flughafengelände keine geeigneten Brut- bzw. Nahrungsgebiete finden, da dieses, wie an anderer Stelle in der UVS erläutert, aus Vogelschlaggründen gezielt unattraktiv für Vögel gestaltet werden soll (z.B. durch Drainage vernässter Flächen, Entwickeln langgrasiger Grasflächen). Diese sind dann für die oben genannten Arten nicht mehr geeignet, was sich auch in der Kompensationsberechnung hätte auswirken müssen (s.u.).

Des Weiteren wird weder in der UVU noch in den Antragsunterlagen insgesamt der vorhandene bzw. faktisch gegebene Schutz von NSG, § 62-Biotopen sowie FFH- und Vogelschutzgebieten berücksichtigt, wie nachfolgend dargelegt werden wird.

3.2 Mangelnde Berücksichtigung des Schutzgutes Mensch

Laut UVPG ist auch der Mensch ein im Sinne der Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigendes Schutzgut. Hierbei stehen vor allem die Erholungseignung der Landschaft und die menschliche Gesundheit im Vordergrund. Beides wird durch das beantragte Vorhaben massiv beeinträchtigt.

Die von dem Ausbau betroffenen Naherholungsgebiete sind für die Bürger des Mönchengladbacher Nordens, aus Willich, aus Kaarst und aus Korschenbroich von elementarer Bedeutung. Dem Schutz der natürlichen Eigenart der Landschaft, deren Aufgabe als Erholungsgebiet für die Allgemeinheit bestimmt ist, darf nicht durch Vorhaben ausschließlich zu Gunsten weniger gefährdet werden. Nicht ohne Grund ist die Erholung im Grundrecht nach Art. 2 GG verankert, vor allem in dessen Abs. 1.

Aus dem Erholungswert von Natur und Landschaft und folglich auch mit dem Naturgenuss sowie mit dem Naturerlebnis ist mehr gemeint, als das Landschaftsbild ausschließlich optisch zu interpretieren. Hiermit ist konkret das Ganzheitliche und die individuelle, ästhetische Wahrnehmung gemeint.

Die Optimierung der Luftqualität und Sicherung der Ruhe (innen und außen), u.a. im Hinblick auf die Erlebnisqualität von Natur und Landschaft stellt eine elementare Staatsaufgabe dar. Statt dessen führt die Planung zu einem hohen Beeinträchtigungsrisiko für den Erholungswert der Landschaft für das Schutzgut Mensch. Schon aus diesem Grund ist die Planung abzulehnen.

3.3 Mangelhafte Prüfung der Nullvariante

Die ernsthafte Prüfung der Nullvariante (Entwicklung des Flughafens oder der luftverkehrlichen Infrastruktur in der Region / in NRW ohne Ausbau) wird von den anerkannten Naturschutzverbänden für erforderlich gehalten. Die bisherige Prüfung beschränkt sich auf wenige Zeilen in der UVS. Hier heißt es auf S. 221 richtigerweise, dass die Nullvariante mit Sicherheit zu den geringsten Beeinträchtigungen führen werde. Allerdings sei auch hier mit Eingriffen in die Vegetationsstruktur zu rechnen. Die Betrachtung der Nullvariante bleibt viel zu pauschal. Die tatsächlichen Auswirkungen auf die Entwicklung des Flughafens Mönchengladbach wurden nicht geprüft.

Eine ordnungsgemäße Abwägung kann nur erfolgen, wenn die für das Vorhaben sprechenden Belange sachgerecht ermittelt und gewichtet werden. Das kann nur dann geschehen, wenn die

Auswirkungen des Falles, in dem das beantragte Vorhaben nicht verwirklicht wird, bekannt sind. Die Nullvariante und eine Abwicklung des prognostizierten Verkehrs unter Berücksichtigung der in Betracht kommenden Alternativen (z.B. Düsseldorf, Niederrhein, Köln/Bonn, Dortmund, Münster/Osnabrück) sind daher im Einzelnen zu erörtern.

Die Alternative drängt sich vor dem Hintergrund der massiven Schäden und Beeinträchtigungen an den hochrangigen Belangen von Umwelt, Natur und Landschaft auf, da sie ohne zusätzliche Immissionen für relativ dicht besiedelte Bereiche, ohne intensiven Freiraumverbrauch und ohne erhebliche Beeinträchtigung der Schutz- und Erholungsgebiete nördlich des bisherigen Flughafengeländes realisierbar ist.

Die Nullvariante müsste im Einzelnen benennen, welche Flugzeugtypen zukünftig in Mönchengladbach ausgeschlossen würden und mit welchen Auswirkungen für die Entwicklung des Flughafens dies verbunden wäre. Es liegt keinesfalls auf der Hand, dass es durch die Nullvariante zu gravierenden negativen Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung am Standort MG kommen wird. Hierzu wird zunächst auf die derzeitige Situation des Flughafens verwiesen:

Anteil von gewerblichen Starts mit Abfluggewicht unter und über 20 t, ausgewertet anhand der offiziellen Statistik des Bundesamtes für Statistik für den gewerblichen Flugverkehr:

Jahr	Anteil Abfluggewicht unter 20 t	Anteil Abfluggewicht über 20 t
1997	94 %	6 %
1998	94 %	6 %
1999	91 %	9 %
2000	keine Daten vorhanden	keine Daten vorhanden
2001	96 %	4 %
2002	96 %	4 %

Aus dieser Tabelle ergibt sich, dass in den letzten Jahren der Anteil der Maschinen, die möglicherweise von einer Verlängerung der SLB profitieren würden, äußerst gering ist (zwischen 4 und 9 %). Wenn man die Anteile der Maschinen unterhalb von 20 t Abfluggewicht weiter aufgliedert, kommt man nach den Zahlen des Statistischen Bundesamtes zu dem Ergebnis, dass der allergrößte Teil des gewerblichen Flugverkehrs mit Flugzeugen abgewickelt wird, die ein max. Abfluggewicht von weniger als 2 t haben. Im Jahr 2002 waren das beispielsweise rund 90 % aller gewerblichen Flüge, in den anderen Jahren war der Anteil der Kleinflugzeuge ähnlich hoch.

Für diesen Flugverkehr gibt es keinerlei Grund, bei einer Nullvariante auf andere Flugplätze auszuweichen, die derzeitige Länge der SLB ist für den größten Teil des Verkehrs mehr als ausreichend. Es kommt hinzu, dass die SLB erst 1995 komplett saniert wurde und sogar mit ge-rooivtem Belag ausgestattet wurde, der selbst bei starken Regenereignissen für Startverhältnisse wie bei trockenen Bahnen sorgt (vgl. Technischer Erläuterungsbericht, S. 12).

Hinsichtlich des geplanten Verkehrs ist folgendes zu sagen: Unter dem Abschnitt Bedarf in der Stellungnahme von AirPeace e.V. (s. Anlage) wird im einzelnen dargelegt, dass die Prognose des Verkehrsaufkommens (Anlage 02.01) im Linienverkehr zu dem Ergebnis kommt, dass das Passagierpotenzial mit Flugzeugen einer Mindestgröße von 36 Plätzen und einer Auslastung von 60 % genutzt werden kann (S. 55 der Prognose). In Frage kämen Flugzeuge wie die Typen DO328 Jet oder Embraer ERJ-135. Das max. Abfluggewicht der ERJ-135 wird im Internet mit 19 t angegeben, das max. Abfluggewicht der DO328 liegt bei nur 13,6 t. Es ist nicht ersichtlich,

dass diese Flugzeuge auf der bestehenden Bahn nicht starten könnten. In so weit wird auch auf die unter dem Kapitel Planrechtfertigung der Stellungnahme von AirPeace (siehe Anlage) eingefügte Tabelle verwiesen, die im einzelnen aufführt, dass in den letzten Jahres Starts in erheblichem Umfang von Maschinen, deren max. Abfluggewicht sogar oberhalb der 30 t Grenze lag, durchgeführt wurden. Soweit selbst die auf S. 55 der Prognose aufgeführten Flugzeugtypen nur mit betrieblichen Einschränkungen starten können, was seitens der Naturschutzverbände bestritten wird, wäre durch Berechnungen im einzelnen nachzuweisen, welche Einschränkungen eintreten würden und wie sich diese auf die angestrebten Destinationen auswirken würde. Selbst die in der Antragsrechtfertigung (S. 10) von der Vorhabenträgerin ohne nähere Begründung aufgeführten Flugzeugtypen wie die Fokker 100 (max. Abfluggewicht 44,5 t), die Fokker 70 (max. Abfluggewicht 37,0 t), die Embraer ERJ-145 (max. Abfluggewicht 22,0 t) und den Canadair Regional Jet CRJ 200 (max. Abfluggewicht 24,0 t) befinden sich zu 50 % in der Nähe der 20 t Grenze. In den Unterlagen wird nicht dargelegt, dass diese Flugzeuge – obwohl sie bereits deutlich höhere Kapazitäten aufweisen, als die der Prognose zu Grunde gelegten - nicht bzw. mit welchen spezifischen Einschränkungen sie starten könnten. Das gilt um so mehr, als nach der Prognose ohnehin nur mit einer Auslastung der Maschinen im Linienverkehr von mind. 60 % gerechnet wurde.

Für den Touristikverkehr gilt folgendes: Lt. S. 55 der Prognose (Anlage 02.01) soll beispielsweise die Boing 737 zum Einsatz kommen. Den Naturschutzverbänden liegen Berechnungen der erforderlichen Startbahnlänge des Typs Boing 737-500 vor. Hiernach sind bei maximalem Startgewicht 1.518 m ausreichend (Quelle: Aircraft, 2nd edition, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Offenbach, 1996). Im Touristikverkehr wird mit einer Mindestauslastung von 70 % gerechnet. Von daher scheint es auch hier alles andere als ausgeschlossen, dass selbst bei der Nullvariante Touristikverkehr in erheblichem Maße abgewickelt werden könnte und mögliche betriebliche Einschränkungen gar nicht zu tatsächlichen Einschränkungen (angestrebte Entfernungen und erreichbare Auslastungen) führen werden. Auch hier sind Berechnungen vorzulegen, die zeigen, mit welchen betrieblichen Einschränkungen welche Flugzeugtypen bei der bestehenden Bahnlänge zu rechnen hätten. Weiterhin ist zu fordern, dass diese Berechnungen auch für die nach dem LEP vorgesehene geringfügige Verlängerung durchgeführt werden.

Es ist daher festzuhalten, dass eine Nullvariante nach derzeitigem Kenntnisstand zu keinen erheblichen Einschränkungen des Entwicklungspotentials des Flughafens Mönchengladbach führen würde, noch würde seine Bedeutung gemindert, noch die Regionalentwicklung negativ beeinflusst. Diese Aussage muss zumindest so lange gelten, wie es der Vorhabenträgerin nicht gelingt, eine erforderliche Länge der SLB plausibel, also mit Berechnungen der erforderlichen Startbahnlängen bei bestimmten einzusetzenden Flugzeugtypen, darzulegen. Die Folge hiervon ist, dass nach den vorliegenden Unterlagen davon auszugehen ist, dass es keine Gesichtspunkte gibt, die bei der Abwägung für das Vorhaben sprechen könnten. Unter Berücksichtigung der Schwere des Eingriffs und der Schwere der Belange der betroffenen Schutzgüter inklusive des Menschen kann die Abwägung nur zu einer Ablehnung des Vorhabens führen.

3.4 Unzureichende Alternativenprüfung

Eine Alternativenprüfung ist offenbar nicht in hinreichendem Masse erfolgt. Die Antragsbegründung enthält dazu nur wenige Worte, die UVS (S.16, 221) ebenfalls.

Nach § 6 Abs.3 Nr.5 UVPG müssen die Unterlagen zumindest auch eine Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens enthalten.

Darüber hinaus ergibt sich die Anforderung, geeignete Alternativen nach ihrer Eignung und unter Berücksichtigung des Verfahrensstands zu prüfen, aus dem allgemeinen Abwägungsgebot. Ein Fehler in der Planung liegt danach stets vor, wenn nicht alle in Betracht kommenden Alternativen hinreichend geprüft wurden. Auf das Ergebnis der Planung wirkt sich der Fehler jedenfalls aus, wenn Alternativen nicht geprüft wurden, die sich geradezu aufdrängen.

- ständige Rechtsprechung, vgl. nur Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 18.6.2003 – 4 A 70.01 – vom 25.1.1996 – 4 C 5.95 – vom 20.5.1999 – 4 A 12.98 -

Es gibt im Sinne der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung eindeutig bessere und sich geradezu aufdrängende Varianten.

Da keine Alternativen geprüft wurden und die rudimentären Aussagen in den Planfeststellungsunterlagen keine Rückschlüsse auf die sachliche Bewertung einzelner Alternativen zulassen, können hier mögliche Alternativen nur angedeutet und ihre offenkundigen Vorzüge erwähnt werden, ohne dass irgendwelche Alternativen von den Naturschutzverbänden vorgeschlagen werden. Eine fachliche Prüfung möglicher Alternativen ist gerade Aufgabe der Planungsunterlagen und nicht von den Naturschutzverbänden zu leisten.

Favorisiert wird hier allein die Nullvariante (s.o.). Deren Auswirkungen sind plausibel und nachvollziehbar unter Benennung der konkreten angeblich zu erwartenden Einschränkungen des Flugbetriebs darzulegen.

Auch eine Abwicklung des angeblich zusätzlich abzuwickelnden Verkehrs einerseits in Düsseldorf, wo bereits heute nicht mehr alle Kapazitäten ausgelastet sind und in Weeze-Laarbruch, Flughafen Niederrhein, wäre zu prüfen.

Ohne jegliche Bevorzugung irgendeiner Alternative wird es auf Grund offenkundiger Vorteile gegenüber der geplanten Variante als zwingend geboten angesehen, beispielsweise folgende Alternativen näher zu prüfen und in den Planfeststellungsunterlagen darzulegen:

Eine Verlängerung der bestehenden Bahn kann offenkundig unter größtmöglicher Schonung von Ressourcen erfolgen und ist daher vorzugswürdig. Da sich das Ziel des Vorhabens nicht nach einer bestimmten Länge der Start- und Landebahn definiert, sondern allgemein günstigere Voraussetzungen für Starts und Landungen einer Reihe von Flugzeugen geschaffen werden sollen, sind Alternativen eines Ausbaus der bestehenden Bahn ggf. auch unter Einschränkung der erzielbaren Länge der Bahn zu prüfen. Die gegen eine Verlängerung der bestehenden Bahn angeführten Gründe greifen nicht. So legt auch der Sachverständige Faulenbach da Costa in seiner Stellungnahme (behördenbekannt) zu den Planfeststellungsunterlagen dar, dass für die konkret benannten Flugzeuge eine Verlängerung der Bahn um lediglich 360 m ausreichend wäre und eine Verbreiterung nicht erforderlich sei. Zudem sei ein Ausbau unter Betrieb möglich.

Letzteres – die Möglichkeit des Bauens unter Betrieb – drängt sich hier geradezu auf. Der Flugplatz hat eine Betriebspause von 8 Stunden, so dass grundsätzlich und immer volle Schichten für Bauarbeiten zur Verfügung stehen. Da Verlängerungen von Start- und Landebahnen ohnehin regelmäßig abschnittsweise realisiert werden, ist nicht erkennbar, warum hier nicht abschnittsweise in der Betriebspause ohne wesentliche Betriebsbeeinträchtigungen gebaut werden könnte.

Diese Variante wäre mit offenkundigen Vorzügen, wie der Vermeidung von Eingriffen in den Wald, in Feuchtwiesen, Hecken, Gebüsche, Waldrand und Gebiete mit hoher Erholungseignung verbunden. Zudem würde die Grundstücksinanspruchnahme vermieden. Schließlich dürfte die Kostenersparnis erheblich sein. Zur Ermöglichung des Verkehrs mit größeren Maschinen könnte ggf. das Landeanflugzeichen nach innen versetzt werden.

3.5 Keine Berücksichtigung der erheblichen Auswirkungen von notwendigen unmittelbaren und mittelbaren Folgemaßnahmen

3.5.1 Verlegung der nördlich gelegenen S-Bahn-Strecke

Der geplante Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach in der beantragten Form erfordert die Verlegung der nördlich gelegenen S-Bahn-Strecke entlang der verlängerten und nach Norden verlagerten Start-/Landebahn. Dadurch kommt es zwangsläufig zu einer weiteren Inanspruchnahme des NSG „Neersener Bruch“, durch die die Bahntrasse verlaufen wird. Diese Bahnverlegung steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der vorliegenden Planung und stellt eine notwendige Folgemaßnahme i.S.d. § 75 Abs. 1 VwVfG dar, und muss daher bei der Beurteilung der Auswirkungen des beantragten Vorhabens berücksichtigt werden. Die Antragsunterlagen sind insoweit unvollständig.

3.5.2 Aus- bzw. Neubau von Zubringerstraßen

Zu den im Zusammenhang mit der beantragten Planfeststellung stehenden – mittelbaren – Folgewirkungen gehört auch die Schaffung der Infrastruktur für An- und Abfahrt der geplanten 2,8 Mio. Fluggäste pro Jahr. Das Erfordernis des entsprechenden Neu- oder Ausbaus von Straßen entsteht zwangsläufig aus den Antragszielen, auch wenn die einzelnen Straßenbauvorhaben eigenen Planfeststellungs- oder Bauleitplanverfahren unterliegen werden. Der Umfang des Ausbaus der Infrastruktur und die prognostizierte Auswirkungen auf die Schutzgüter hätten im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung abgeprüft werden müssen.

Mönchengladbach mit ca. 263.000 Einwohner ist zu klein für die prognostizierte Entwicklung des Flugplatzes. Das Einzugsgebiet für die Entwicklung des Flughafens wird sich auch nicht nach Osten Richtung Düsseldorf mit der bestehenden bzw. auf 6 Spuren ausgebauten A44 entwickeln, denn dann ginge es ja auf Kosten der in Düsseldorf aufgebauten Kapazitäten; die Auslastung von derzeit 55 % dort würde weiter zurückgehen, was noch mehr Umweltbelastung pro Passagier bedeuten würde.

Als Infrastruktur für Passagiere aus dem Hinterland (Kreis Viersen mit ca. 300.000 Einwohner) oder aus den Niederlanden – auf Kosten des Flughafens Weeze-Laarbruch - wäre eine gut ausgebaute Straße erforderlich, die nur noch zwischen den ca. 3 km auseinander liegenden Orten Viersen-Süchteln und Tönisvorst-Vorst - das heißt durch das Naturschutzgebiet Niersaue - geführt werden kann. Das gleiche gilt für den Rhein-Kreis Neuss mit ca. 445.000 Einwohner.

Wieviel mehr Infrastruktur für einen Flughafen in ländlichen Gebieten gegenüber einem Flughafen in Großstadtnähe zu schaffen ist, zeigt der Vergleich der Bevölkerungsdichten (Einwohner pro Quadratkilometer):

Kreis Kleve: 246

Köln: 2518

Kreis Viersen: 540

Frankfurt: 2621

Rhein-Erft-Kreis: 652

Düsseldorf: 2622

Rhein-Kreis Neuss: 774

Das bedeutet, dass in ländlichen Gegenden ca. 5 x längere Anfahrtswege zu einem Flughafen vorhanden sein müssen, als von Großstädten aus. In ländlichen Gebieten, bei denen es sich zudem zum Großteil aus Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete handelt, muss mehr und aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes höherwertige Fläche versiegelt werden, als in Großstädten mit Flughafenanschluss. Oder anders ausgedrückt: Um eine gleich große Passagierzahl pro Zeiteinheit zu transportieren, muss der Einzugsbereich und das Straßennetz in ländlichen Gebieten ca. 5 mal größer sein als im Großstadtbereich. Das mögliche Gegenargument, dass aus den ländlichen Gebieten nun alle zu den Großstadtflughäfen fahren und teilwei-

se längere Strecken zurücklegen müssen als zu Regionalf Flughäfen, zieht nicht. Während die Infrastruktur der bestehenden Großflughäfen schon vorhanden ist, muss diese für Regionalf Flughäfen noch geschaffen werden: d.h. eine zusätzliche Versiegelung von Boden ist erforderlich.

Bei einer Nutzung des bestehenden Straßennetz zur Erschließung des Hinterlandes käme es dennoch zu einer weit erhöhten Belastung durch Emissionen wie Straßenlärm, Abgase und Licht.

Der beantragte Ausbau des Flughafens Mönchengladbach zieht also noch weitere, erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft durch den erforderlichen Neu- und Ausbau von Straßen nach sich wie Biotopzerstörung, Versiegelung, Zerschneidung, Immissionen. Diese Auswirkungen stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem beantragten Vorhaben und hätten daher in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung als Auswirkungen des Vorhabens berücksichtigt werden müssen.

4. Verbote der NSG-Verordnung „Neersener Bruch“

Die Grenzen der luftseitigen Erweiterungsflächen reichen bis in das direkt nördlich angrenzende NSG „Neersener Bruch“ hinein (vgl. Anlage 01.02.03 zum Erläuterungsbericht). Damit verbunden sind bauliche Anlagen wie Begrenzungszäune, die Anlage von Betriebsstraßen, Eingriffe in Boden und Vegetation und Kappung von Gehölzen in großen Teilen des NSG. Dies verstößt gegen eine Reihe von Verboten in der NSG-Verordnung wie z.B. § 1 Pflanzen ... in ihrem Bestand zu beeinträchtigen, § 2 Flächen außerhalb der Wege zu betreten, § 3 bauliche Anlagen zu errichten, § 4 Änderungen in der Oberflächengestalt der Böden vorzunehmen, § 5 Straßen, Wege oder Stellplätze zu errichten und § 6 Gewässer zu beseitigen oder zu verändern.

Mit der Planung wird das einzige Naturschutzgebiet im Geltungsbereich des Landschaftsplanes Nr. 9 des Kreises Viersen, Willicher Lehmplatte, teilweise zerstört und großflächig durch Immissionen entwertet. Die Antragsunterlagen nennen bei der Aufzählung der planerischen Vorgaben das NSG, gehen aber mit keinem Wort in der UVP auf die Auswirkungen des Vorhabens ein. Die geplante Flughafengrenze verläuft so, dass ca. 10 % der Grundfläche des rechtskräftigen NSG überplant werden. Betroffen sind naturnahe Waldbestände an der Südgrenze des NSG. Darüber hinaus werden schätzungsweise drei Viertel des NSG durch Flächeninanspruchnahmen/Beeinträchtigungszonen in der Hindernisuntersuchung Vegetation (= Höhenbegrenzungen der Gehölze mit entsprechendem Rückschnitt) in Anspruch genommen (vgl. Anlage 14.04 der Antragsunterlagen). Des Weiteren wird es durch die direkte Nachbarschaft der neuen Start-Landebahn zu einer unverträglichen Verlärmung und Beeinträchtigung durch Schadstoffe kommen.

Dazu kommt die notwendige Verlagerung der nördlichen S-Bahntrasse entlang der nördlichen Grenze des zukünftigen Flughafengeländes, durch die weitere Grundfläche des NSG verloren gehen wird. Diese unmittelbar in Zusammenhang stehende Planung wurde in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen fälschlicherweise gar nicht berücksichtigt (s.o).

Die genannten Beeinträchtigungen stehen den im Landschaftsplan genannten Schutzzwecken und Schutzziele diametral entgegen, z.B. „der Entwicklung naturnaher Waldbestände, wie Erlbruchwald, ...“ oder „der Erhaltung und nachhaltigen Sicherung von Brutplätzen seltener und gefährdeter Vogelarten sowie eines Rastplatzes für Durchzügler...“. Eine Verwirklichung der Schutzzwecke und -ziele ist nicht mehr möglich.

Die Realisierung derartig großflächiger Zerstörungen führt zur teilweisen Funktionslosigkeit des Schutzgebietes und ist daher nicht im Wege einer einfachen Befreiung nach § 69 LG gestattungsfähig. Vielmehr muss der zu Grunde liegende Landschaftsplan entsprechend geändert und die Unterschutzstellung teilweise aufgehoben werden. Mangels Bedarf für das Vorhaben fehlt es an Allgemeinwohlgründen, die eine derartige Aufhebung der Unterschutzstellung recht-

fertigen könnten. Der beantragten Planfeststellung steht insoweit ein dauerhaftes Hindernis entgegen.

Sollte – entgegen der Auffassung der Naturschutzverbände – ein bloßes Befreiungsverfahren statthaft sein, muss im Planfeststellungsbeschluss daher zumindest über das Vorliegen der materiellen Voraussetzungen einer Ausnahme vom Gebietsschutz nach § 69 LG befinden. Die vorgelegten Unterlagen reichen allerdings nicht aus, um eine sachgerechte Auseinandersetzung mit den Gebietsschutzbestimmungen zu ermöglichen.

Gleiches gilt für die Inanspruchnahme der Geschützten Landschaftsbestandteile 2.4.272 (Fläche mit Ruderalvegetation) und des Landschaftsschutzgebietes 2.2.6 „Schiefbahner Bruch“.

5. Besonders geschützte Biotope nach § 62 LG NW

Obwohl die Prüfung der Ausnahmevoraussetzungen des § 62 LG Gegenstand des künftigen Planfeststellungsbeschlusses ist, finden die besonders geschützten Biotope nach § 62 LG NW mit keinem Wort Erwähnung in den Antragsunterlagen. Maßnahmen oder Handlungen, die zu einer erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung oder zu einer Zerstörung dieser Biotope führen können, sind verboten. Die Untere Landschaftsbehörde kann von diesen Verboten Ausnahmen erlassen, soweit überwiegende Gründe des Allgemeinwohls vorliegen.

Von der Ausbauplanung sind mindestens folgende § 62-Biotope betroffen: Feuchtweide (Biotoptyp EC 1 in Anlage 14.03 bzw. Tab. 3 und 5 im Landschaftspflegerischen Begleitplan), stehendes Kleingewässer, bedingt naturnah (FD 3); Bach, bedingt naturnah (Trietbach, FM 3); je nach Ausbildung Gehölzbestände (AA div. Biotoptypen).

Dabei spielt keine Rolle, ob diese Flächen zum Zeitpunkt der Planerstellung von der zuständigen Landesanstalt (LÖBF) bereits kartiert worden sind oder nicht. Die Inhalte des § 62 entfalten ihre Wirkung unmittelbar für alle faktisch geeigneten Flächen, eine kartographische Erfassung geschützter Biotope ist laut ständiger Rechtsprechung und juristischer Literatur lediglich deklaratorisch (vgl. etwa OVG Münster, NuR 1995, S. 301, 304; OVG Lüneburg, NuR 1995, S. 470, 471; Fischer-Hüftle, DÖV 1990, S. 1011 f.; Gellermann, NuR 1995, S. 227; Louis/Kortebein, NuR 1997, 216.)

Die im Untersuchungsgebiet nach § 62 LG NW vorhandenen Flächen hätten daher im Rahmen der UVU qualifiziert und bewertet werden müssen.

Die Untere Landschaftsbehörde kann von diesen Verboten Ausnahmen erlassen, soweit überwiegende Gründe des Allgemeinwohls vorliegen. Daran fehlt es hier, denn für das Vorhaben besteht kein Bedarf (s.o.).

Außerdem fehlen Aussagen zu dem nach § 62 Abs. 2 S. 2 LG besonderen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die keineswegs bereits durch die Kompensation nach der Eingriffsregelung abgegolten sind.

6. Verstöße gegen das europäische Schutzregime „Natura 2000“

Die Ausbauplanungen werden zwei potenzielle FFH-Gebiete und ein faktisches Vogelschutzgebiet aus der Vorschlagsliste der anerkannten Naturschutzverbände („Schattenliste“) erheblich beeinträchtigen.

6.1. Beeinträchtigung eines faktischen Vogelschutzgebietes

Faktische Vogelschutzgebiete sind ornithologisch bedeutsame Lebensräume, die zwar die Voraussetzungen für den gemeinschaftsrechtlich vorgesehenen Schutzstatus erfüllen, aber dennoch vom Mitgliedstaat pflichtwidrig nicht unter Schutz gestellt und/oder pflichtwidrig nicht gemeldet wurden. Bei dem Gebiet VIE2 „Niersaue“ handelt es sich um einen solchen pflichtwidrig nicht gemeldeten, ornithologisch bedeutsamen Lebensraum. Das Gebiet ist in der Schattenliste der anerkannten Naturschutzverbände enthalten. Das Gebiet wurde bislang auch noch

nicht unter Schutz gestellt. Die Bedeutsamkeit beruht auf dem Vorkommen zahlreicher Brutvogelarten in dem von Entwässerungskanälen längs durchzogenen, grünlandgenutzten Niederung der Niers mit Pappelforsten, Bruch- und Auwaldresten und verlandeten Altarmen (vgl. Anlage) und des Nierssees als seit Jahren eines der wichtigsten Rast- und Wintergebiete für Wasservogel im Kreis Viersen, in kalten Wintern sogar mit Abstand das wichtigste Überwinterungsgebiet kreisweit (s.o.). Besondere Bedeutung gewinnt das Gebiet nach Auskunft der Biologischen Station Krickenbecker Seen e.V. auch als potenzieller Lebensraum des Wachtelkönigs, einer besonders geschützten Art des Anhanges I der Vogelschutzrichtlinie.

Für dieses Gebiet wird sich mit an Sicherheit angrenzender Wahrscheinlichkeit die Zunahme von Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die zunehmende Gefahr des Vogelschlages erheblich nachteilig auf die Erhaltungsziele des faktischen Vogelschutzgebietes, die dort lebenden sowie durchziehenden Vögel, auswirken. Der Nierssee beispielsweise, Bestandteil des faktischen Vogelschutzgebietes „Niersaue“, wird in der UVS als in hohem Maße flugsicherheitsrelevant eingestuft (UVU S. 118).

Faktische Vogelschutzgebiete unterfallen nach der Rechtsprechung des EuGH weiterhin dem Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 VRL, Verschlechterungen sind ausnahmslos verboten. Das BVerwG folgt dieser Rechtsprechung (BVerwG, NuR 2000, S. 165). Insoweit steht dem Vorhaben ein striktes Planungshindernis entgegen.

6.2 Fehlende FFH-Verträglichkeitsprüfung

Darüber hinaus muss zu Gunsten der **potenziellen FFH-Gebiete** eine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Diese fehlen.

Bei den Gebieten NEU6 „Trietbach-Aue“ und VIE2 „Niersaue“ handelt es sich um potenzielle FFH-Gebiete, denn ihre Aufnahme in ein kohärentes Netz im Zusammenhang mit anderen, bereits unter förmlichen Schutz gestellten Gebieten liegt nahe bzw. drängt sich geradezu auf. So stellen diese beiden Gebiete eine fachlich sinnvolle Verknüpfung zwischen dem offiziellen FFH-Gebiet „Krickenbecker Seen“ sowie den niederländischen Gebieten an der Maas und den FFH-Gebieten des Rheintales her. Beeinträchtigungen potenzieller FFH-Gebiete unterliegen den Schutzanforderungen der Art. 6 Abs. 3 und Abs. 4 FFH-RL (BVerwG, NuR 2000, S. 448).

In der Umweltverträglichkeitsprüfung findet sich lediglich ein informeller Hinweis auf das Vorschlagslisten-Gebiet NEU6 „Trietbach-Aue“ (S. 73 f.). Der Gutachter geht – insoweit richtig – in Bezug auf das Gebiet NEU6 auf die unzureichende Gebietsmeldung der Bundesländer an die EU-Kommission und auf das Erfordernis der Aufnahme potenzieller FFH-Gebiete in die Melde-liste der BRD ein. Das ebenfalls im Auswirkungsbereich gelegene potenzielle FFH-Gebiet VIE2 „Niersaue“ bleibt unerwähnt.

Dennoch fehlt in den Antragsunterlagen eine **FFH-Verträglichkeitsprüfung**. Nach Art. 6 FFH-Richtlinie gilt das Erfordernis von FFH-VP für „Pläne und Projekte, die ... ein solches Gebiet jedoch einzeln oder im Zusammenhang mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigen könnten.“

Dabei ist in einem ersten Schritt eine inhaltlich begründete Prüfung notwendig, ob die potenziellen FFH-Gebiete durch das Vorhaben einzeln oder im Zusammenhang mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnten. Für das potenzielle FFH-Gebiet NEU6 „Trietbach-Aue“ ist eine solche Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung als sicher anzunehmen, da das Gebiet im Bereich der aus Gründen der Flugsicherheit erforderlichen Gehölzkappungen liegt (vgl. Anlage 14.04 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan). Des Weiteren könnten sich die erhöhten Immissionen nachteilig auf die dort vorhandenen Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse auswirken. Als maßgebliche Bestandteile des Gebietes und somit potenzielle Erhaltungsziele werden die beiden Wald-Lebensraumtypen Eichen-Hainbu-

chenwald (NATURA 2000-Code 9160) und Erlen-Eschenwald (91E0) in der Vorschlagsliste der Naturschutzverbände genannt. Auch wird der Trietbach selber mit hoher Wahrscheinlichkeit durch die veränderten hydraulischen und hydrochemischen Verhältnisse im Zusammenhang mit der Trietbachverlegung beeinträchtigt werden. Die UVU stellt jedoch ohne Begründung die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung des potenziellen FFH-Gebietes NEU6 außer Frage.

Das potenzielle FFH-/VS-Gebiet VIE2 „Niersaue“ liegt zwar um wenige Meter außerhalb des Gehölzkappungs-Bereiches (vgl. Anlage 14.04 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan), aber auch hier könnten sich die erhöhten Immissionen nachteilig auf die dort vorhandenen Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse auswirken, vor allem auf die Entwicklung der dort vorhandenen Gewässer.

Da wie oben begründet die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung von Arten und Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse in den angrenzenden potenziellen FFH- und VS-Gebieten nicht auszuschließen ist, ist nach Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie bzw. Art. 9 VS-Richtlinie in einem zweiten Schritt eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für diese Gebiete fest zu legenden Erhaltungszielen erforderlich. Es ist dabei angesichts des Umfangs der Beeinträchtigungen von einer Unverträglichkeit im Hinblick auf die Erhaltungsziele der beiden potentiellen FFH-Gebiete auszugehen.

Eine solche Verträglichkeitsprüfung fehlt, die Planfeststellungsunterlagen sind somit unvollständig.

Zudem hat die EU-Kommission bei der Bewertung der FFH-Gebietsvorschläge der atlantischen Region für NRW weiteren Forschungsbedarf für die FFH-Anhang II und IV-Art Kamm-Molch (*Triturus cristatus*) fest gestellt. Das heißt, dass hier Kenntnislücken über die Vorkommen dieser Art bestehen und ggf. weitere Gebietsmeldungen erforderlich sind. Im Beeinträchtigungsraum sind Vorkommen vom Kamm-Molch bekannt, z.B. im Schiefbahner Bruch, zudem sind mit dem Nordkanal ein geeignetes Laichgewässer und großflächig geeignete Sommerlebensräume vorhanden (vgl. S. 113 UVS).

Es ist also nicht auszuschließen, dass für den Kamm-Molch noch Nachmeldungen von FFH-Gebieten notwendig werden. Eine detaillierte Untersuchung dieser Art mit Abgrenzung möglicher FFH-Verdachtsflächen und der Einschätzung des Beeinträchtigungsrisikos fehlt jedoch in den Antragsunterlagen.

Da hier keine überwiegenden Allgemeinwohlgründe vorliegen, die für das Vorhaben sprechen (vgl. oben zum Bedarf), fehlen die materiellen Voraussetzungen, um das Vorhaben ausnahmsweise nach Maßgabe des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL zuzulassen. Somit ist das Vorhaben auch insofern nicht planfeststellungsfähig.

Da bereits die GEP-Änderung die planerischen Grundlagen für die mögliche erhebliche Beeinträchtigung herstellt, ist zusätzlich eine FFH-Verträglichkeitsprüfung bereits auf der Ebene der GEP-Änderung erforderlich, um regionalplanerische Aspekte abzuschichten.

Sowohl mit Blick auf die potenziellen FFH-Gebiete als auch auf das faktische Vogelschutzgebiet stehen dem Vorhaben damit unüberwindliche Planungshindernisse entgegen.

7. Nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützte Arten

Laut Art. 12 der Richtlinie sind jegliche Beschädigung und Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Tierarten des Anhangs IV verboten; nach Art. 13 gilt das auch für das Vernichten von Exemplaren der Anhang IV-Pflanzenarten.

In NRW sind davon 5 Pflanzen- und ca. 50 Tierarten betroffen, darunter alle Fledermaus-Arten sowie weitere Arten wie Kamm-Molch, Laubfrosch, Zauneidechse und Haselmaus.

Die Inhalte der Artikel 12f. FFH-Richtlinie gelten für alle Verfahrensarten, also auch für luftverkehrsrechtliche Planfeststellungsverfahren. Werden durch ein Vorhaben solche Arten beeinträchtigt, darf die Genehmigungsbehörde Ausnahmen bzw. Abweichungen nur unter strengen Bedingungen zulassen.

Von dem Vorhaben sind in jedem Fall Arten des Anhanges IV FFH-RL betroffen. So werden in der UVS selber mehrere Anhang IV-Arten als im Untersuchungsgebiet vorkommend genannt: Braunes Langohr, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus, Kamm-Molch, Kreuzkröte sowie als vermutete Art die Knoblauchkröte. Zudem ist nach Aussage des Gutachters (UVS S. 113) mit hoher Wahrscheinlichkeit die Zauneidechse entlang der den Raum durchschneidenden aufgelassenen Bahntrasse zu finden.

Darüber hinaus haben ehrenamtlich durchgeführte Erfassungen der Biologischen Station Krikenbecker Seen e.V. im Frühjahr 2004 (durch den ehrenamtlichen anerkannten Experten Ernst Holthausen, siehe Anlage) ergeben, dass neben den in der UVS genannten Fledermausarten mindestens eine weitere, die Rauhautfledermaus (Rote-Liste-Art in NRW) im Plangebiet fliegt, nämlich im Neersener Bruch. Weiteres Ergebnis dieser Untersuchung war, dass der im NSG Neersener Bruch befindliche Fledermaus-Überwinterungsstollen in den vergangenen Wintern von Fledermäusen genutzt wurde (Nachweis von Fledermauskot).

Diese **Fledermausvorkommen** würden von einem Ausbau des Flugplatzes erheblich beeinträchtigt, durch Verlust der Nahrungsgebiete und höhlenreicher Altbäume (Schlaf- und Vermehrungsort, vgl. S. 112 UVU) in den betroffenen Gehölzbeständen sowie durch die Lärmbelästigung. Auch Jagd- und Nahrungsstätten sind Lebensstätten im Sinne der FFH-Richtlinie.

Das Fledermaus-Überwinterungsquartier im NSG Neersener Bruch soll der durch den Flugplatzausbau erforderlichen Verschiebung der Bahntrasse geopfert werden, wie es im GEP-Änderungsverfahren bzw. in der Raumordnungsstudie (Kap. 8.3) angekündigt ist. Von solchen Überwinterungsquartieren gibt es nur noch sehr wenige am Niederrhein, die alle ausnahmslos zu erhalten sind, um den Bestand der heimischen und durchziehenden Fledermausarten zu sichern.

Lebensräume der genannten **Amphibien- und Reptilienarten** werden u.a. mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit durch die Verfüllung von Kleingewässern und die Zerstörung des stillgelegten Bahndammes im Bereich des nördlich des jetzigen Flugplatzgeländes gelegenen Wald-Grünland-Komplexes (vgl. UVS S. 122) zerstört werden.

Außerdem werden durch das Vorhaben **Nahrungsstätten** der geschützten Arten zerstört. Dadurch verlieren die geschützten Lebensstätte an Wert.

Die Fledermaus- und Reptilienarten werden nicht nur durch den Verlust von Lebens- und Nahrungsstätten beeinträchtigt, sondern auch gestört. **Störungen** können in jeder Lebensphase der Arten auftreten. Allerdings sind Störungen während der Fortpflanzungs-, Aufzucht- und Überwinterungszeit besonders gravierend, wie der Begriff „insbesondere“ verdeutlicht. Für die hier betroffenen Arten sind besonders die zu erwartenden Lärm- und Erschütterungsereignisse relevant. Es ist zu erwarten, dass die Fledermaus-Arten im Umfeld des Flughafens in ihren Überwinterungsquartieren im Winterschlaf gestört werden. Wie aus der Fachliteratur allgemein bekannt, verringert jedes Aufweckereignis in der Ruhephase die Chance, den nahrungsarmen Winter zu überstehen. Reptilien dagegen sind für ihre Erschütterungsempfindlichkeit bekannt und werden beim Einsatz größerer Maschinen näher an ihren Lebensstätten vermehrt Energie für Flucht- und Versteckreaktionen benötigen und somit in ihrer Vitalität beeinträchtigt werden.

Die Zerstörungen durch die Umsetzung eines Planfeststellungsbeschlusses sind auch „**absichtlich**“ im Sinne des Art. 12 Abs. 1 FFH-RL, denn „Absicht“ liegt nach der Rechtsprechung bereits dann vor, wenn ein Eingriff zwangsläufig zu einer Zerstörung oder erheblichen Beein-

trächtigung besonders geschützter Tier- oder Pflanzenarten führt. Erfasst werden also auch nicht intentionale Störungen (vgl. EuGH, Slg. 2002, I-1147, Rdn. 34 – 36; HessVGH, Urteil vom 24.11.2003, Az. 3 N 1080/03; HessVGH, Urteil vom 25.02.2004, Az. 3 N 1699/03; Gellermann, NuR 2003, S. 388).

Für den mit Sicherheit eintretenden Fall, dass Lebensstätten von Anhang IV-Arten zerstört werden, ist nach Art. 16 FFH-Richtlinie der Eingriff nur dann zulässig, wenn keine Alternativen bestehen, die Population in ihrem Erhaltungszustand nicht gefährdet ist und wenn zwingende Gründe des allgemeinen öffentlichen Interesses vorliegen.

Bei einer Beeinträchtigung von mehreren Arten muss auch für jede einzelne dieser Arten dargelegt werden, dass Art. 16 Abs. 1 FFH-RL (günstiger Erhaltungszustand der Population) gegeben ist. Entsprechende Darlegungen fehlen in den vorgelegten Unterlagen. Dabei ist beispielsweise für die Zauneidechse die stillgelegte Bahntrasse der einzige potenzielle Lebensraum im weiten Umkreis und die Art ohnehin im Naturraum Niederrhein selten.

Es darf keine anderweitige zufriedenstellende Lösung vorliegen, vgl. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL. An diese Alternativenprüfung sind ebenso strenge Anforderungen zu stellen wie im Fall der FFH-Verträglichkeit.

Eine Alternativenprüfung ist in den Antragsunterlagen nicht vorgenommen worden (s. Punkt 3.1). Zumindest für die Fledermausarten ist von einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes für die Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet durch den Verlust des Fledermaus-Überwinterungsquartieres (s.o.) auszugehen. In der Planrechtfertigung werden keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses dargelegt, sind auch faktisch in dieser reinen Angebotsplanung nicht gegeben (vgl. Punkt 1 dieser Stellungnahme). Daher ist die Planung bereits aus artenschutzrechtlichen Gründen nicht genehmigungsfähig.

Der Ersatz der verloren gehenden Höhlenbäume für die Fledermäuse durch Nistkästen ist zudem keinesfalls ein adäquater Ausgleich für den Höhlenverlust, da Fledermäuse sehr standorttreu sind und sich kaum über größere Entfernungen „umsiedeln“ lassen. Zudem haben natürliche Baumhöhlen ein „Raumklima“, das Nistkästen nicht liefern können (geringe Temperaturschwankungen, Kühlung im Sommer, hohe Luftfeuchtigkeit).

8. Schutz Europäischer Vogelarten

Das Vorhaben widerspricht den artenschutzrechtlichen Schutzvorschriften zu Gunsten europäischer Vogelarten.

Nach Art. 5 der VS-RL treffen die Mitgliedsstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um für alle unter Art. 1 der VS-RL fallenden Vogelarten die absichtliche Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und der Entfernung von Nestern sowie ihre absichtliche Störung, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern sich diese Störung auf die Zielrichtung der VS-RL erheblich auswirkt, zu verbieten.

Europäische Vogelarten sind die „in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne des Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie“. Das Brutvorkommen zahlreicher Vogelarten im Eingriffsraum wurde bereits in der UVU nachgewiesen (UVS Tab. 13, S. 101 ff.). Betroffen sind unter anderem Wespenbussard, Baumfalke, Feldlerche und Wiesenpieper. Es ist daher mit Sicherheit anzunehmen, dass Neststandorte von europäischen Vogelarten zerstört werden, sowohl in der zu überbauenden Fläche als auch in den Bereichen, in denen Gehölzbestände aus Gründen der Flugsicherheit gekappt werden müssen.

Eine den Verboten des europäischen Artenschutzes zuwiderlaufende Planung kann nur unter strikter Wahrung der sich aus Art. 16 FFH-RL und Art. 9 VRL ergebenden Anforderungen zugelassen werden. Angesichts der Erkenntnisse zu Brutvorkommen in der UVU sind vertiefte

zoologische Bestandsaufnahmen hinsichtlich der Nist-, Brut-, Wohn- und Zufluchts-, Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Ruhestätten und –zeiten bezogen auf das Plangebiet und seine nähere Umgebung erforderlich, um zu beurteilen, ob eine artenschutzrechtliche Befreiung nach Art. 16 FFH-RL objektiv überhaupt möglich ist (vgl. zu den Anforderungen an die Ermittlungstiefe HessVGH, Urteil vom 25.02.2004, Az. 3 N 1699/03).

Die Voraussetzungen für eine artenschutzrechtliche Befreiung sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand jedoch schon aus rechtlichen Gründen nicht erfüllbar. Nach Art. 9 VS-RL darf keine andere zufrieden stellende Lösung vorliegen, die den Schutz der Vogelbrutstätten sicher stellen würde. Dies ist hier nicht der Fall. Als Alternative kommen jedoch z.B. die Nullvariante und Nutzung anderer Flughäfen oder die geringfügige Verlängerung der vorhandenen Start-/ Landebahn in Betracht.

Nach Art. 13 VRL müssen die auf Grund dieser Richtlinie getroffenen Maßnahmen sicher stellen, dass es zu keiner Verschlechterung der derzeitigen Lage der Vögel kommt (Gellermann, NuR 2003, S. 392-393). Eine Verschlechterung ist schon dann anzunehmen, wenn sich die Anzahl der die Population bildenden Individuen maßgeblich verkleinert. Dies ist hier beispielsweise für die Nachtigall der Fall, denn das Vorhaben zerstört bzw. beeinträchtigt das größte Brutvorkommen im Kreis Viersen (siehe Anlage).

Vor allem muss das Vorhaben einem der Ausnahmegründe des Art. 9 VS-RL dienen – u.a. der Volksgesundheit oder der öffentlichen Sicherheit (Gellermann, NuR 2003, S. 393).

Eine entsprechende Rechtfertigung ist für das hier geplante Vorhaben nicht ersichtlich. Es fehlt am entsprechenden Bedarf (vgl. Punkt 1 dieser Stellungnahme).

9. Unzureichende Kompensation der Eingriffe

9.1 Mangelhafte, nicht nachvollziehbare Kompensationsberechnung

Herzstück und Aufgabe eines jeden Landschaftspflegerischen Begleitplanes ist die Ermittlung des Eingriffs und die Berechnung und Planung der notwendigen Kompensationsmaßnahmen. Dieser Aufgabe wird der vorliegende LBP nur sehr unzureichend gerecht. Nach Aussage des Gutachters beruht die Kompensationsberechnung auf der Grundlage des von der ARGE Eingriff erarbeiteten Methode. Diese wurde jedoch nur sehr stark vereinfacht eingesetzt mit der Folge, dass Eingriff und Kompensationserfordernis nicht ausreichend bewertet worden sind.

Zum Ersten ist zu bemängeln, dass die Ermittlung des Eingriffsumfanges in Tab. 5 nicht nachvollziehbar ist. Es fehlen sowohl eine kartographische Überlagerung der Biotoptypen mit den geplanten Ausbaumaßnahmen als auch eine tabellarische Aufstellung, die eine Zuordnung von differenzierten Biotoptypen zu Biotopgrundwerten (GW) ermöglicht.

Des Weiteren ist die sehr stark vereinfachte und pauschalisierende Bewertung von Biotoptypen zu bemängeln. In der Tab. 5, die den ermittelten Umfang des Eingriffs darstellt, werden z.B. sämtliche „Wald“-Bestände pauschal mit dem GW 8 bewertet, vollkommen unabhängig von der Ausbildung, ob es sich um junge Anpflanzungen oder hoch wertvolle Feuchtwaldbereiche handelt. Die Methode der ARGE Eingriff sieht hier jedoch die differenzierte Bewertung auf der Grundlage des differenzierten Biotoptypenschlüssels der LÖBF vor, verbunden mit der Möglichkeit, einzelne, vom Normalzustand abweichende Flächen auf- oder abzuwerten.

Es ist mit Sicherheit anzunehmen, dass bei korrekter Anwendung der gängigen Methoden zur Kompensationsberechnung ein höherer Kompensationsbedarf ermittelt worden wäre.

9.2 Fehlende Kompensation für die Beeinträchtigung faunistisch wertvoller Bereiche

Die Ermittlung des Kompensationsumfanges im vorliegenden LBP berücksichtigt lediglich die unmittelbar durch den Ausbau überplanten Grundflächen auf der Grundlage von Biotop-/Nut-

zungstypen sowie die aus Gründen der Flugsicherheit erforderlichen Gehölzrückschnitte im weiteren Umfeld. Keine Berücksichtigung findet die Beeinträchtigung faunistisch wertvoller Bereiche im Umfeld durch Vergrämuungsmaßnahmen, durch die Anpflanzung beerenarmer Gehölze und vor allem durch die verstärkten Emissionen.

Hier wäre eine gutachterliche Einschätzung des Eingriffs und die entsprechende Kompensation erforderlich gewesen.

9.3 Fehlerhafte Inwertsetzung der neu anzulegenden Grünlandbestände

Die Flugsicherheit erfordert es, dass die Vegetationsbestände im Umfeld des Flughafens möglichst unattraktiv für Vögel sind. Daher sind die Anlage und Unterhaltung von artenarmen Langgras-Beständen (siehe Anlage 08 zum Vogelschlag, z.B. S. 16 Verzicht auf Dicotyledonen bei Ansaaten) und Einschränkungen in der Gehölzauswahl (Pflanzung von max. 15% beerentragender Gehölze, Anlage 08, S. 19; in der freien Landschaft ist der Anteil beerentragender Gehölze weit höher) vorgesehen. Dies führt zu einer stark verarmten Ausbildung der entsprechenden Biotoptypen, die ihre Funktionen für den Naturhaushalt nur unvollkommen erfüllen können. Die Flächen sind durch ihre Ausgestaltung ja nicht nur für die Avifauna, sondern auch für viele andere Tiergruppen wie z.B. Insekten und Säugetiere unattraktiv. Zudem sind aktive Vergrämuungsmaßnahmen geplant, die weite Flächen zusätzlich ökologisch abwerten.

Dennoch wird den Flächen in der Kompensationsbilanz (Tab. 13 im LBP) ein relativ hoher GW von 3 zugeordnet. Eine Einstufung nach höchstens 2 (vergleichbar Acker) wäre jedoch angemessen, da auch Ackerflächen artenarme Langgrasflächen sind und beispielsweise eine erheblich höhere Pflanzenartenvielfalt in der Begleitflora aufweisen und vergleichsweise ungestört sind.

Auch die Baumreihe ist mit einem GW von 7 weit überbewertet. Der hohe Hemerobiegrad des Biotoptyps verbunden mit den starken Immissionen/aktiven Vergrämuungsmaßnahmen sowie der eingeschränkten Artenauswahl am Standort erfordern eine weit niedrigere Bewertung.

Bei dem großen Umfang dieser Flächen wäre bei korrekter Berechnung ein erheblich höherer Kompensationsbedarf ermittelt worden.

9.4 Mangelnde Eignung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen

Wie bereits oben zur Vogelwelt ausgeführt, ist ein Ausgleich des Eingriffs in die Vogellebensräume in angemessener Zeit nicht möglich. Dies gilt insbesondere für den Verlust der strukturreichen Auwälder im Neersener Bruch, Lebensraum der größten Nachtigallenpopulation im Kreis Viersen.

Möglich sind lediglich Ersatzmaßnahmen. Diese sollten jedoch in der Umgebung des Eingriffs liegen und vergleichbare Lebensräume schaffen. Damit kommen nur das Neersener Bruch und die Niersniederung als feuchte Auenstandorte in Frage. Da im Neersener Bruch kaum noch geeignete Flächen für solche Ersatzmaßnahmen vorhanden sind, sollte als Ersatzmaßnahme die Umsetzung des Niersauenkonzepts des Niersverbands aufgenommen werden, beispielsweise der Abschnitt zwischen Neersen und Viersen. Im Rahmen der geplanten Renaturierung und der Schaffung von Auwaldstrukturen würden hier, wenn auch erst in vielen Jahren, auch neue Lebensräume für die Nachtigall entstehen.

Der vorgelegte Katalog von Ersatzflächen ist durch die Vielzahl kleiner, stark gestückelter und weit verstreuter Flächen nicht geeignet als adäquate Ersatzmaßnahme für diesen gravierenden Eingriff.

Weiterhin sind die im Kartenwerk 14.08 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes dargestellten Ausgleichs- und Kompensationsflächen z.T. deckungsgleich mit denen der Auskiesungsflä-

chen der Firma Readymix sowie mit den Suchräumen für Ausgleichsflächen der Stadt Korschenbroich (Stand: März 2004 mit Beschlüssen der Stadt Korschenbroich).

Auf Grund der fehlenden Kooperation der Gutachter des vorliegenden Antrages mit der Stadt Korschenbroich sind eklatant große Bereiche der Ausgleichsflächen des Gutachters zum Ausbau des Flughafens schlichtweg im Verfahren nicht verwertbar und nicht zu realisieren. Es ist ein neues, realisierbares Kompensationsflächenkonzept vorzulegen.

10. Konzept zur Entwässerung

In den Planfeststellungsunterlagen wird das Problem der Entwässerung und der Kontamination der abzuleitenden Oberflächenwässer nur unzureichend berücksichtigt. Durch die Neuversiegelung von 45 ha Fläche kommt es zu einem enormen Anfall von Oberflächenwasser, das neu in Vorfluter eingeleitet werden soll. Zudem ist dieses Wasser erheblich durch diverse Schadstoffe belastet.

Das Regenwasser der Rollbahnen wird über Schlitzrinnen gefasst und über RRB in Vorfluter geleitet. Diese Vorgehensweise ist bedenklich, ist das Regenwasser doch stark belastet (z.B. Reifenabrieb, Abgase, Treibstoff- und Schmiermittelreste etc. auf der Rollbahn). Hier ist die Frage, ob nicht eine Abscheideanlage erforderlich ist. Zudem werden die Vorfluter auch hydraulisch stark belastet, da sich dadurch Wasserführung und Strömungsgeschwindigkeit, vor allem nach Regenereignissen, stark verändern werden.

Des Weiteren wird ausgeführt (Anlage 11.01 der Antragsunterlagen zur Entwässerung, S. 43) die genehmigten Einleitungen von Schmutzwasser (36 l/s) würden auch zukünftig nicht überschritten. Diese Aussage wird vor dem Hintergrund des (unrealistischerweise, vgl. Punkt 1 dieser Stellungnahme) prognostizierten Besucheransturms und Verzehnfachung des Arbeitsplatzangebotes angezweifelt. Es ist davon auszugehen, dass eine derart umfangreiche Expansion zu einer enormen Steigerung von anfallendem Schmutzwasser führen würde.

Es fehlt ein Gesamtkonzept, das die Wassereinleitungsmengen der Niederschläge des Flughafengeländes, die Grundwasserhaltungsanlagen für das Flughafengelände und die Grundwassereinleitung der Nachbargemeinden zusammenführt und bewertet. Zudem fehlt eine Bewertung der hydraulischen und stofflichen Belastungen der betroffenen Vorfluter.

Insgesamt sind die Unterlagen unvollständig hinsichtlich rechtlicher / fachlicher Anforderungen an Gewässerbenutzungen.

11. Darstellung von Emissionen / Immissionen (Luftschadstoffgutachten)

11.1 Prognose der Verkehrsentwicklung und Größe Betrachtungsraum

Im Scoping-Termin August 2001 hat die Stadt Viersen, wie auch der BUND einen größeren Untersuchungsraum gefordert. Dies ist sowohl durch die Antragstellerin wie auch durch die Bezirksregierung nicht für nötig erachtet worden. Im Gutachten zu Emissionen / Immissionen (Anlage 04 der Antragsunterlagen) wird ein Untersuchungsraum von 13 x 13 km zu Grunde gelegt. Diese Fläche ist völlig unzureichend, um klar festzustellen, welche Belastungen auf dieses Gebiet zukommen. Gefordert wird ein Untersuchungsraum von 40 x 40 km. In diesem Gebiet muss nämlich eine Flughöhe von 2000 f = 615 m eingehalten werden.

Von den landenden und den startenden Flugzeugen werden, auf Grund der niedrigen Flughöhe, die Emissionen in bedeutend stärkerer Konzentration zu verzeichnen sein. Speziell in Richtung 13 liegt ein Gebiet, dass an 150 Tagen, d.h. 41% des Jahres einem äußerst schwachen Luftaustauschcharakter nach Ausbreitungsklasse I + II (Klug/ Manier) hat. Dadurch bedingt bleiben die Luftverkehrsschadstoffe ortstabil bzw. haben eine längere Verweildauer.

Im Flugsicherheitsgutachten (Anlage 07 der Planfeststellungsunterlagen) kommt man zu dem Ergebnis, dass wegen des Risikoeffekts vermehrt Richtung 13 Flugzeuge starten und landen sollen, d.h. statt 22% wird dann eine viel größere Prozentzahl des Slots Richtung 13 zugeordnet. Dies bedingt, dass in Richtung 13 viel mehr Flugverkehr stattfinden wird, und bedeutet, dass die im Gutachten genannten Schafstoffkonzentrationen für dieses Gebiet nicht ausreichend dargestellt worden sind.

Für Verkehrsflughäfen gibt es einen Standard, aus dem hervorgeht, wie viele Slots und Passagiere ein Airport, wie z.B. VLP-MGL benötigt, um Aussicht auf wirtschaftlichen Erfolg zu haben. Für den VLP-MGL, auch wegen der hohen Ausbaurkosten, bedeutet dies, dass bis 2020 bei Annahme von 110.000 Slots und 9 Mio. Passagiere durchschnittlich 82 Sitzplätze angeboten werden müssen.

Dadurch bedingt müssen mindestens 40% der im Gutachten angenommenen Flugbewegungen ausgelagert werden. In 2020 ergibt sich dadurch ein ganz anderer Flottenmix auf dem VLP-MGL. Die im Gutachten Emissionen / Immissionen genannten Grundannahmen sind somit fehlerhaft. Es finden sich dort zu viele Ungenauigkeiten, um fest stellen zu können, mit welchem Flottenmix 2015 zu rechnen ist.

Von 2005 – 2015 ist weiterhin ein viel zu kleiner Zeitraum, um ausreichend den zukünftigen Werdegang des VLP-MGL darzustellen. Es bedarf eines Prognose-Zeitraumes von 2005 – 2020, um die Zielvorstellungen bezüglich Flottenmix VLP-MGL einigermaßen sicher zu ermitteln.

110.000 Slots zu 80% nach Flugmusterklassen S 5.1 und S 5.2 führen zu Schadstoffkonzentrationen, die ganz anders sind, als die im Gutachten dargestellten. Die in Abbildung 9-3 dargestellte Ortslage der Beurteilungspunkte muss ergänzt werden wegen der erforderlichen Flugbewegungsverlagerung Richtung 13 und Vergrößerung des Untersuchungsraumes (40 x 40 km).

Dadurch wird mit Sicherheit das in Anlage 04 S. 46, Tab. 9-3 dargestellte Maximalwert-Prognose-Szenario neu aufgestellt werden müssen.

11.2 Beeinträchtigung durch Luftschadstoffe

Das Luftschadstoffgutachten stammt vom 25.11.2002. Die TA Luft vom 24.7.2002 und die 22. BImSchV vom September 2002 sind noch nicht berücksichtigt. Das Gutachten ist veraltet. Vor allem aber verkennt es die Höhe der zu erwartenden Belastung und die rechtliche Bedeutung der Überschreitung.

Den Veröffentlichungen des Landesumweltamtes für den Immissionsort in der Düsseldorfer Straße in Mönchengladbach für 2003 ist zu entnehmen, dass der Mittelwert bei PM10 28 (mü)g / cbm beträgt. Die Anzahl der Tage mit einer Überschreitung des Grenzwerts von 50 (mü)g/cbm beträgt danach 36.

Nach § 4 der 22.BImSchV ist der ab 1.Januar 2005 für den Schutz der menschlichen Gesundheit einzuhaltende Grenzwert 50 (mü)g/cbm bei 35 zugelassenen Überschreitungen pro Jahr.

Der Grenzwert ist überschritten. Eine Zusatzbelastung ist nicht genehmigungsfähig. Die Irrelevanzschwelle, die die TA Luft in 4.2.2 kennt, ist in der 22.BImSchV nicht genannt. Das ist auch so gewollt, da bei einer Überschreitung der Grenzwerte zwingend gehandelt und nicht noch Zusatzbelastungen zugelassen werden sollten. Die Grenzwerte wurden zwar ausdrücklich zum Schutz der menschlichen Gesundheit angeordnet, sind jedoch auch selbstverständlich für die belebte Umwelt im Beeinträchtigungsgebiet maßgeblich.

Der Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Dietrich Kühner in der Stellungnahme Faulenbach da Costa u.a. zu 4. ist zu entnehmen, dass zudem die Zusatzbelastung im Bereich der

Stäube zu gering angesetzt wurde. Insoweit mache sich die anerkannten Naturschutzverbände die dortigen Ausführungen zu eigen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass das Vorhaben unter dem Gesichtspunkt der Schadstoffbelastung aufgrund einer Überschreitung der in wenigen Monaten in Kraft tretenden Grenzwerte für PM_{10} nur dann zulassungsfähig ist, wenn eine Prognose eine erhebliche Absenkung der Hintergrundbelastung in der Flughafenumgebung aufzeigen kann oder wenn durch das Vorhaben keine Schadstoffbelastungen bei den kritischen Schadstoffen hervorgerufen werden.

Nach den 22. BImSchV ist ferner zum Schutz von Ökosystemen vor Belastungen mit Schwefeldioxid ein einzuhaltender Grenzwert 20 (μ g/cbm) vorgegeben, der ab 19. Juli 2001 einzuhalten ist. Der Grenzwert bezieht sich auf größere, besonders schutzwürdige Bereiche, die weitgehend unbeeinflusst durch menschliche Aktivitäten sind.

Die sachgerechte Abwägung aller vom beabsichtigten Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange erfordert es daher, die vorhandene Belastung mit Schwefeldioxid zu ermitteln, im nächsten Schritt festzustellen, ob die Einhaltung des Grenzwertes durch die Realisierung des beantragten Vorhabens gefährdet ist, und ggf. einen die Wahrung des Grenzwertes gewährleisten Maßnahmenkatalog vorzulegen.

Die Bedenken werden rein vorsorglich hinsichtlich der anderen in der 22. Und 23. BImSchV erwähnten Schadstoffe sinngemäß erhoben. Eine sachverständige Überprüfung ist den anerkannten Naturschutzverbänden insoweit nicht möglich, so dass weiterer Vortrag vorbehalten bleibt.

In den Unterlagen fehlen ferner Untersuchungen, die den Vorgaben der 3. Tochterrichtlinie (2002/3/EG) vom 12.02.2002 über den Ozongehalt in der Luft Rechnung tragen; die fristgerechte Umsetzung der Richtlinie bis 9. September 2003 erfolgte nicht. Die Verpflichtungen aus der Richtlinie, den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt („Schutz der Vegetation“) vor erhöhten Ozonkonzentrationen zu verbessern gilt daher unmittelbar. Die sachgerechte Abwägung aller vom beabsichtigten Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange gebietet auch in diesem Zusammenhang, die vorhandenen Ozonkonzentrationen zu ermitteln, im nächsten Schritt festzustellen, ob die Einhaltung der Grenzwerte durch die Realisierung des beantragten Vorhabens gefährdet ist, und ggf. einen die Wahrung des Grenzwertes gewährleisten Maßnahmenkatalog vorzulegen.

Allgemein muss festgestellt werden, dass das Gutachten Emissionen / Immissionen (Anlage 04 der Planfeststellungsunterlagen) auf zuviel fehlerhaften Annahmen basiert und daher dringend einer Überarbeitung bedarf.

12. Fluglärm

Zu den Auswirkungen des Fluglärms und deren Darstellung und Bewertung in den Planfeststellungsunterlagen wird auf die Stellungnahme von AirPeace e.V. (erstellt von RA Sommer, siehe Anlage) verwiesen. Ergänzend sei dazu ausgeführt, dass grundsätzlich und in den allermeisten Fällen die für den Menschen zutreffenden und maßgeblichen Auswirkungen auch auf die Tierwelt des Beeinträchtigungsraumes zutreffen. Die allermeisten im Gebiet vorkommenden Tierarten verfügen über ein besseres, z.T. auch im Hörspektrum abweichendes Hörvermögen und werden in noch erheblich stärkerem Maße als der Mensch von dem Vorhaben betroffen.

13. Unvollständige Unterlagen - Verletzung der Beteiligungsrechte der anerkannten Naturschutzverbände

Die Übermittlung unvollständiger Unterlagen stellt zugleich eine Verletzung der Beteiligungsrechte der anerkannten Naturschutzverbände nach § 12 LG bzw. § 29 BNatSchG a.F. dar.

Wie bereits dargestellt, fehlen hier Unterlagen zu wesentlichen naturschutzrelevanten Belangen, die für die Prüfung des Ausbaus des Flugplatzes Mönchengladbach in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht erforderlich sind.

So fehlen eine zoologische Bestandsaufnahme der betroffenen Anhang IV-Arten sowie der europäischen Vogelarten und eine Bewertung der Auswirkung des Vorhabens auf die besonderen Schutzziele des NSG bzw. des GLB und des LSG, Ausführungen zu den naturschutzfachlichen Besonderheiten der nach § 62 LG NW geschützten Biotope sowie die Berücksichtigung der Auswirkungen der erforderlichen S - Bahntrassenverlegung.

Fazit:

Die vorgelegten Antragsunterlagen geben den Umfang des Eingriffs nur unzureichend wieder und sind in weiten Teilen überarbeitungs- und ergänzungsbedürftig.

Der Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach stellt einen enorm hohen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Neben einer Neuversiegelung von 45 ha bislang unversiegelter Fläche kommt es weiträumig zu erheblichen negativen Auswirkungen in Arten und Biotope sowie für die Erholungsfunktion der Landschaft für das Schutzgut Mensch. So sind beispielsweise das größte Nachtigallenvorkommen, das einzige Naturschutzgebiet im Landschaftsplan Nr. 9 des Kreises Viersen, zahlreiche geschützte Biotope nach § 62 LG NW sowie zahlreiche nach europäischem Artenschutzrecht geschützte Tierarten vom Ausbau direkt oder indirekt betroffen.

Dem gegenüber stehen ein nicht nachvollziehbarer Bedarf, Sicherheitsprobleme und entgegenstehende übergeordnete Vorgaben. Es handelt sich bei dem geplanten Ausbau um eine reine Angebotsplanung, fußend auf unrealistischen Prognosen und Hoffnungen.

In der Abwägung stehen die hochrangigen Belange von Natur, Landschaft und des Schutzgutes Mensch nach Ansicht der Naturschutzverbände weit höher als die kaum gegebenen, nicht nachvollziehbaren wirtschaftlichen Belange des Antragsstellers.

Der Antrag kann daher, auch nach einer erforderlichen Ergänzung und Überarbeitung, nur abschlägig beschieden werden.

Abschließend machen sich die anerkannten Naturschutzverbände den Inhalt der von RA Sommer, Berlin, im Auftrag von AirPeace e.V. und zweier betroffener Anwohner erarbeiteten Stellungnahme (behördenbekannt und in der Anlage) in vollem Umfang zu eigen und machen ihn ergänzend zum Gegenstand der vorliegenden Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

(Dr. Thomas Hövelmann)

Anlagen:

- **Anlage 1a:** Nachtigallenkartierung 2000, Biologische Station Krickenbecker Seen
- **Anlage 1b:** Nachtigall und Pirol in Krefeld und Kreis Viersen 2000, OAG Kreis Viersen und OAG Krefeld
- **Anlage 2:** Fledermauskartierung 2004, Ernst Holthausen
- **Anlage 3:** Gebietsabgrenzung und Datenbögen Vorschlagsgebiete der Naturschutzverbände zur FFH- und VS-Richtlinie
- **Anlage 4:** Stellungnahme RA Sommer, Berlin, im Auftrag von AirPeace e.V. und zweier betroffener Anwohner zum luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren Ausbau Flugplatz Mönchengladbach