

**LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW**  
Beratung . Mitwirkung . Koordination

Landesbüro der Naturschutzverbände NRW · Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen

Bezirksregierung Münster

48128 Münster

**An Fax: 0251-411-2525**

Ihr Schreiben vom  
14.09.2020

Ihr Zeichen  
26.01

Unser Zeichen (Bitte unbedingt angeben)  
DO/UN 41-09.20 FL

**Flughafen Dortmund - Verlegung der Landeschwelle 24 um 300 m nach Osten; Beteiligung der anerkannten Naturschutzvereinigungen gem. § 8 Abs. 1 Satz 10 LuftVG i.v.m. § 74 Abs. 6 Satz 1 Ziff. 2 lit. b VwVfG NRW**

**hier:** Stellungnahme der in NRW anerkannten Naturschutzverbände

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und in Vollmacht, der in NRW anerkannten Naturschutzverbände gebe ich im o.g. luftfahrtrechtlichen Verfahrens zum beantragten Ausbau des Verkehrsflughafens Dortmund die nachfolgenden Einwände ab:

Mit Schreiben vom 29.04.2020 beantragt der Dortmund Airport GmbH den Ausbau des Verkehrsflughafens Dortmund. U.a. ist die Verlegung der Landeschwelle 24 des Verkehrsflughafens Dortmund am östlichen Ende der bestehenden Start- und Landebahn um 300 m - also eine Verlängerung - geplant. Begründet wird der Antrag mit dem Ziel, größere Flugzeuge der ICAO-Kategorie C (Boeing B 737 und Airbus A 320) starten und landen zu lassen.

Der Antragsteller sieht zum vorliegenden Antrag nicht das Erfordernis eine UVP durchzuführen. Mit Bekanntmachung vom 23.07.2020 (Amtsblatt für den Regierungsbezirk Münster vom 31.07.2020) macht sich die Bezirksregierung Münster die Auffassung des Gutachters zu eigen und stellt fest, dass für das beantragte Vorhaben keine UVP-Pflicht besteht.

Grundlage für diese Entscheidung der Bezirksregierung Münster als luftfahrtrechtliche Genehmigungsbehörde ist die im Auftrag des Antragstellers, der Airport Dortmund GmbH vom Planungsbüro Drecker erstellte UVP-Vorprüfung. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass keine nachhaltigen negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter gem. UVPG auftreten würden. Zwar würde die Verlegung der Landeschwelle 24 zu einer zusätzlichen Versiegelung von 1300 m<sup>2</sup> führen, diese könne aber an anderer Stelle ausgeglichen werden.

LANDESBÜRO DER  
NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

Ripshorster Str. 306  
46117 Oberhausen

T 0208 880 59-15  
F 0208 880 59-29

E info@lb-naturschutz-nrw.de  
I www.lb-naturschutz-nrw.de

Sie erreichen uns  
Mo - Fr 9.00 bis 13.00 Uhr  
Mo - Do 13.30 bis 16.00 Uhr

**Auskunft erteilt:**  
Herr Mackmann

**Datum**  
27.10.2020 / Ma

Träger des Landesbüros der  
Naturschutzverbände NRW



Nach § 74 Abs. 6 VwVfG NRW könne daher eine Plangenehmigung anstelle eines Planfeststellungsverfahrens u.a. erteilt werden, „wenn das Benehmen mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt werden, und bei Vorhaben, die mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden sind, auch mit den anerkannten Naturschutzvereinigungen hergestellt werden.“

Die in NRW anerkannten Naturschutzverbände widersprechen dieser Einschätzung und begründen dies wie folgt:

### **Unzureichende Prüfung der Umweltverträglichkeit der beantragten Änderung**

Für die beantragte Änderung des Verkehrsflughafens Dortmund wurde hinsichtlich der Frage, ob eine UVP erforderlich ist oder nicht, eine Prüfung des Einzelfalls durchgeführt. Die Pflicht zur Durchführung einer UVP wurde mit dem Hinweis darauf, dass es sich um eine Änderung der Planfeststellung vom 25.01.2000 handelt und hierfür bereits eine UVP durchgeführt worden sei, von der Bezirksregierung Münster nicht gesehen.

Hierzu ist festzustellen, dass der Verzicht auf eine förmliche UVP gem. § 9 (1) des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bei einem Vorhaben, für das bereits – wie im vorliegenden Fall im Rahmen der Planfeststellung im Jahr 2000 – bereits eine UVP durchgeführt worden ist, nur dann möglich ist, wenn

1. allein die Änderung die Größen- oder Leistungswerte für eine unbedingte UVP-Pflicht gemäß § 6 erreicht oder überschreitet oder
2. die allgemeine Vorprüfung ergibt, dass die Änderung zusätzliche erhebliche nachteilige oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann.

Hierzu ist festzustellen: der Beitrag zur Prüfung der Umweltverträglichkeit zum Antrag auf Planfeststellung aus dem Jahr 1997 stammt und daher veraltet ist und kann daher nicht als Grundlage für die Beurteilung der heutigen Situation herangezogen werden. Seit 1997 sind wesentliche umweltplanerische Änderungen in dem Raum zu verzeichnen. So wurden im Stadtbezirk Dortmund-Brackel im Jahr 2004 zwei Naturschutzgebiete (Wickeder Ostholz und Buschei) neu ausgewiesen. Mit dem neuen Landschaftsplan, den der Rat der Stadt Dortmund am 18.06.2020 beschlossen hat, wurde das Naturschutzgebiet Wickeder Ostholz um den Pleckenbrinksee erweitert und das NSG Wickeder Holz neu festgesetzt.

Festzustellen ist auch, dass die für die beantragte Änderung durchgeführte UVP-Einzelfallprüfung zum vorliegenden Antrag nicht ausreichend ist.

Dieses betrifft insbesondere - auch auf Ebene der UVP - die Beantwortung der Frage, ob es durch die beantragte Ausbauplanung zum Auslösen der Verbotstatbestände gem. § 44 BNatSchG kommen kann.

### **Unzureichende Artenschutzprüfung**

In der Einzelfallprüfung zur UVP-Pflicht wird u.a. Bezug genommen auf die Ergebnisse der Artenschutzprüfung Stufe 1. In der Artenschutzprüfung Stufe 1 wurde jedoch lediglich der direkte bauliche Eingriffsbereich berücksichtigt.

Die Beeinträchtigungen durch den Flugverkehr (hier auch die Verringerung der Flughöhen insbesondere im Bereich Unna-Massen) auf die angrenzenden Schutzgebiete wurden nicht betrachtet.

Fachlich nicht nachvollziehbar ist die Beschränkung des Untersuchungsraumes für die Artenschutzprüfung auf einen Radius von lediglich 200 m. Bei diesem reduzierten Radius können nicht die Beeinträchtigungen der vorkommenden planungsrelevanten Arten in ihren Jagd- und Nahrungshabitaten durch den Flugverkehr berücksichtigt werden.

Die Verlegung der Landeschwelle führt zu einer Verschiebung der Flugbewegungen um 300 m nach Osten sowie zu einer Verringerung der Überflughöhe von 16 m. Der Untersuchungsraum ist mit einem Radius von 200 m zu eng gezogen und müsste aus der Sicht der Naturschutzverbände erheblich erweitert werden.

In den vorliegenden Unterlagen zum Artenschutz wurde nur der Bereich der baulichen Veränderung untersucht, aber nicht die Auswirkungen auf den Luftraum darüber.

Die Artenschutzprüfung der Stufe 1 basiert im Wesentlichen auf Daten des Vogelschutzbeauftragten des Flughafens und veralteten Daten des LANUV.

Das Vorkommen planungsrelevanter Arten wie Feldlerche und Wiesenpieper erfordert aus der Sicht der Naturschutzverbände die Erstellung einer Artenschutzprüfung der Stufe 2. Im Wäldchen direkt südlich der Landebahn hat der Sperber seinen Brutplatz. Die Naturschutzverbände haben im Bereich des Flughafens die Rohrweihe und die Wiesenweihe als Zugvögel und als Rastvögel den Goldregenpfeifer beobachtet. Fransenfledermaus, Wasserfledermaus, Kleine Bartfledermaus und Braunes Langohr haben ihr Quartier bzw. Jagdrevier im Bereich des Massener Baches.

Die Auswertung von Fledermausdaten haben u.a. für die Halde Wickede die Zwergfledermaus und für Massener Mühle neben der Zwergfledermaus die Rauhautfledermaus ergeben

### **Nicht nachgewiesener Bedarf für eine Verlegung der Landeschwelle**

Der Antrag widerspricht darüber hinaus dem Planfeststellungsbeschluss vom 25.01.2000 bezüglich des Ziels, wonach der Flughafen vorrangig dem Geschäftsreiseverkehr dient. Schon heute macht der Touristikverkehr das Hauptgeschäft aus. Der Anteil des Geschäftsflugverkehrs nimmt hingegen aktuell nur eine völlig untergeordnete Rolle ein. Die Verlegung der Landeschwelle wird diese Entwicklung noch verstärken; für die Stärkung des Geschäftsreiseverkehrs ist die Verlegung der Landeschwelle nicht erforderlich.

Wir zitieren hierzu aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 25.01.2000: Seite 93, Kapitel III 2.8, Materiell rechtliche Würdigung:

*„Wie bereits unter C.III.2.3 dargestellt, sieht das Luftverkehrskonzept des Landes Nordrhein-Westfalen eine Entwicklung des Flugplatzes Dortmund-Wickede zu einer Station regionalen Linienflugverkehrs sowie zu einem Schwerpunkt für den Geschäftsreiseverkehr vor.*

*Aufgrund des stark angestiegenen und weiter ansteigenden Fluggastaufkommens im Linienverkehr wird aus Sicht des Landes NRW ein Ausbau des Flugplatzes für erforderlich erachtet, um die Leistungsfähigkeit des Flugplatzes zu verbessern.“*

*Diesem Ziel folgt auch die mit der Planfeststellung beantragte Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.000 m. Mit dem Ausbau der Start- und Landebahn auf 2.000 m ist erst der wirtschaftliche Einsatz von für den regionalen Flugverkehr vorgesehenen Flugzeugmustern mit Sitzplatzkapazitäten zwischen 70 und 130 Sitzplätzen wie der Airbus A 319 u. A 320, Boeing 737, Fokker 100 wirtschaftlich möglich.“*

Seite 94, Kapitel III 2.9.1, Materiell rechtliche Würdigung:

*„Bei der Erweiterung des Flugplatzes Dortmund-Wickede geht es, wie bereits unter C.III.2.8 festgestellt worden ist, nicht darum, verstärkt Tourismusverkehr durchzuführen. Für dieses Verkehrssegment wäre der Einzugsbereich derart groß, dass es auch von den vorhandenen Flughäfen Köln/Bonn, Düsseldorf, Münster-Osnabrück und Paderborn-Lippstadt aus, die im Umkreis von 80 km Luftlinie vom Flugplatz Dortmund-Wickede entfernt liegen, bedient werden kann. Vielmehr zielt das Vorhaben darauf ab, die Funktion des Flugplatzes für den Geschäftsreiseverkehr in der allgemeinen Luftfahrt sowie im Regionalluftverkehr aufrechtzuerhalten und zu sichern.*

*So geht es bei dem Flugplatz Dortmund-Wickede im Wesentlichen darum, ein Luftverkehrsangebot zu unterbreiten, nach dem den aus beruflichen Gründen Reisenden direkte Verbindungen zu den wichtigsten Wirtschaftsräumen in der Bundesrepublik Deutschland und im benachbarten Ausland zur Verfügung gestellt werden, die nur mit Zeitverlusten gegenüber einem Abflug in Dortmund zu erreichen sind. Mit einem solchen Angebot konkurriert der Flugplatz Dortmund-Wickede nicht mit seinen Nachbarflugplätzen, weil von dort ein entsprechendes Angebot für den Luftverkehrsmarkt Dortmund nicht zur Verfügung gestellt werden kann.“*

Der Gutachter ARC (vergleiche „IV 6- DOR Auswirkungen Prognose arc“) nimmt Stellung zu den Auswirkungen auf die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2030 mit Verlagerung der östlichen Bahnschwelle. ARC stellt fest, dass „im Sinne einer „worst-case“-Betrachtung bzgl. der Lärmauswirkungen der Maßnahme das Szenario „Steigende Anzahl Passagiere bei gleichbleibender Anzahl der Bewegungen“ herangezogen werden kann“. Unabhängig von den Corona bedingten Auswirkungen auf den Luftverkehr sind die Bemühungen des Dortmunder Flughafens auf eine Ausweitung seines Flugangebotes ausgerichtet. So wurden am 25.08.2020 stolz verkündet, dass mit der Stationierung dreier WizzAir A 320-Maschinen 19 neue Ziele in Europa und Nordafrika in den Flugplan aufgenommen werden konnten – darunter viele Warmwasser-Destinationen. Durch diese neuen Reiseziele werden jährlich mehr als 1.000.000 zusätzliche Fluggäste am Dortmund Airport erwartet (vergleiche <https://www.dortmund-airport.de/flughafen-news/2020/wizz-air-basis-am-dortmund-airport>

### **Nicht nachvollziehbare Beurteilung der Lärmauswirkungen der beantragten Änderungen**

Insoweit kann die Annahme von gleichbleibenden Flugbewegungen zur Beurteilung der Lärmauswirkungen nicht nachvollzogen werden. Mit Verlegung der östlichen Bahnschwelle reduziert sich die Überflughöhe über Unnaer Stadtgebiet um ca. 15 bis 16 m.

In Abhängigkeit zur Topographie wird derzeit der Ortsteil Massen in einer Höhe von 120 m überflogen. Daraus ableitend ist mit Absenkung der Überflughöhe eine Zunahme des Fluglärms zu erwarten. Nach Auffassung des Flughafens -und diese macht sich die Bezirksregierung zu Eigen- erhöht sich der Lärmpegel in Teilen der Stadt Unna um 0,2 bis max. 0,5 dB/A, führt damit nicht zu einer erheblichen nachteiligen Lärmerhöhung. Bereits jetzt schon werden die die Orientierungswerte für gesunde Wohnverhältnisse für die betroffenen Immissionsorte mit Schallimmissionswerte von bis zu 63 db(A) (tags) und 54 db(A) (nachts) ausgeschöpft bzw. weit überschritten.

### **Widerspruch zu den Klimaschutzziele**

Mit der Verlegung der östlichen Bahnschwelle – und der vom Airport weiterhin angestrebten Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2300 m - verfolgt der Airport Dortmund das Ziel, die Standort-Attraktivität zu steigern und zusätzliche Flugverkehre zu akquirieren.

Dies ist weder mit den Zielen des Klimaschutzes noch mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 25. Januar 2000 vereinbar.

Entsprechend der Studie des BUND „Regionalflyghäfen - Ökonomisch und klimapolitisch unverantwortliche Subventionen“ (Veröffentlichung: August 2020 (aktualisierte Fassung vom 24.8.2020) Autor\*innen: Werner Reh (BUND AK Verkehr), Matthias Runkel, Lea Paoli, Herausgeber Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) Studie 08/2020), verursachten die in 2019 vom Flughafen Dortmund ausgehenden Flüge eine Klimalast von 725.000 t (CO<sub>2</sub>- Ausstoß und Summe CO<sub>2</sub>-Äquivalente). Ziel der beantragten Verlegung der Bahnschwelle ist es, die Attraktivität für Billig-Fluggesellschaften zu steigern und die Position als Anbieter von Tourismus-Flughafen zu stärken. Dieses Agieren steht im Widerspruch zu allen Bemühungen der EU, des Bundes und des Landes NRW die Treibhaus-Emissionen zur Minimierung der klimabedingten Folgen zu reduzieren.

Der Regionalverband Ruhrgebiet hat im Jahr 2019 eine Klimaanalyse für die Stadt Dortmund herausgegeben. Darin wird das Gebiet um den Flughafen in der Planungshinweiskarte (Karte 9) als „Regional bedeutsamer Ausgleichsraum Freiland“ dargestellt. Es wird u.a. der Hinweis gegeben, dort Emissionen zu vermeiden. Die Naturschutzverbände bitten, die Klimaanalyse im Verfahren zu berücksichtigen.

### **Verschärfung der Wirbelschleppenproblematik**

Weiterhin ist eine Verschärfung der Wirbelschleppenproblematik zu erwarten. Bereits jetzt sind im Überflugbereich zahlreiche Hausdächer mit Klammern gesichert worden. Der vom Flughafen Dortmund beauftragte Gutachter Gerz-Holzäpfel empfiehlt in diesem Zusammenhang eine Vergrößerung des Schutzbereichs.

Vorsorgemaßnahmen werden allerdings nur für die Sicherung der Dacheindeckungen empfohlen. Nicht berücksichtigt werden Markisen, Sonnenschirme, Gartenzelte etc., die üblicherweise im Zuge der der Gartennutzung üblicherweise vorgehalten werden.

## Fazit

Die Naturschutzverbände fordern gem. § 9 UVPG die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, da die beantragte Änderung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Dortmund zu zusätzlichen nachteiligen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen führt.

Die Naturschutzverbände fordern, dass die anlagenbedingten zusätzlichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt im Bereich der verminderten Flughöhe insbesondere in Unna-Massen berücksichtigt werden, u.a. in den gesetzlich geschützten Biotopen 4411-402-9 und im GLB Nr. 5 des Landschaftsplans Nr. 8 im Raum Unna.

In der UVP ist die laterale und vertikale Erweiterung des Untersuchungsraumes sowie eine Artenschutzprüfung Stufe 2 insbesondere im Hinblick auf die Zug- und Rastvögel sowie Fledermäuse erforderlich.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen unter der Durchwahl 0208-88059-15 zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Gerd Mackmann 