

Stellungnahme nach Prüfung der Umweltinfor-
mationen in Bezug auf die zivile Nutzung des
Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch, Deutschland

9. September 1999

Stellungnahme nach Prüfung der Umweltinfor-
mationen in Bezug auf die zivile Nutzung des
Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch, Deutschland

9 September 1999

1035-47



commissie voor de milieueffectrapportage

An den Minister für Wohnungswesen,
Raumordnung und Umwelt
Jan Pronk
Postfach 20951
2500 EZ Den Haag

Ihr Zeichen
DGM/B/BMB Mbb 99190369

Ihr Schreiben vom
12. Juli 1999

Unser Zeichen
U99 Sc/bt/1035-46

Betrifft
Stellungnahme nach Prüfung der Umweltinfor-
mationen in Bezug auf die zivile Nutzung des
Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch, Deutschland

Durchwahl
030/234 7602

Utrecht,
9. September 1999

Sehr geehrter Herr Pronk,

mit dem oben genannten Schreiben haben Sie die Kommission für Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) um eine Stellungnahme nach Prüfung der Umweltinformationen in Bezug auf den Antrag zur Genehmigung der zivilen Nutzung des Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch, Deutschland, gebeten.

Gemäß Artikel 7.38 des Umweltschutzgesetzes (Wet milieubeheer) übersende ich Ihnen anbei die Empfehlungen der Kommission.

Die Kommission hofft, dass ihre Stellungnahme einen konstruktiven Beitrag zur Bestimmung des Standpunktes zu dieser Maßnahme mit grenzüberschreitenden Auswirkungen für die Niederlande leisten kann. Sie würde gerne darüber informiert werden, auf welche Weise Sie ihre Stellungnahme verwenden. Die Kommission ist bereit, eventuelle zusätzliche Umweltinformationen, die für die Niederlande von Bedeutung sein können, ebenfalls zu prüfen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. N.G. Ketting
Vorsitzender der Arbeitsgruppe Prüfung
von Umweltinformationen für die zivile
Nutzung des Militärflugplatzes Weeze-Laar-
bruch, Deutschland

Anlage

Postanschrift: Postbus 2345
3500 GH Utrecht
Dienstgebäude: Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

Tel.: +31/30/2347666
Fax: +31/30/2331295
<http://www.eia.nl>
E-Mail: mer@eia.nl

Stellungnahme nach Prüfung der Umweltinformationen in Bezug auf die
zivile Nutzung des Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch, Deutschland

Dem Minister für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt (koordinierende zuständige Behörde) von der Arbeitsgruppe Umweltverträglichkeitsprüfungen im Auftrag der Kommission für Umweltverträglichkeitsprüfungen vorgelegte Stellungnahme aufgrund von Artikel 7.38 des Umweltschutzgesetzes.

Die Arbeitsgruppe Umweltverträglichkeitsprüfungen

Der Sekretär

gez. J.J. Scholten

Der Vorsitzende

gez. N.G. Ketting

Utrecht, 9. September 1999

INHALT

Seite

1. **Einleitung**
2. **Vorgehensweise bei der Ausarbeitung der Stellungnahme**
3. **Prüfungsrahmen**
 - 3.1 Juristischer Prüfungsrahmen
 - 3.1.1 Ausgangspunkt: deutsches Recht
 - 3.1.2 Niederländisches Recht: Zustimmung zur Nutzung des niederländischen Luftraums
 - 3.1.3 Unmittelbare Anwendbarkeit der europäischen UVP-Richtlinie
 - 3.1.4 Unmittelbare Anwendbarkeit der europäischen Vogelschutzrichtlinie und der Flora-Fauna-Habitatrichtlinie
 - 3.1.5 Zusammenfassung des juristischen Prüfungsrahmens
 - 3.2 Umweltbezogener Prüfungsrahmen
4. **Qualität und Vollständigkeit der Genehmigungsunterlagen**
 - 4.1 Allgemeine Beurteilung
 - 4.2 Beschreibung des Vorhabens
 - 4.3 Noch anstehende und bereits gefasste Beschlüsse
 - 4.4 Alternativen
 - 4.5 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets
 - 4.6 Vergleichssituation
 - 4.7 Lärmbelastung durch Flugzeuge
 - 4.8 Lärmbelastung durch den Straßenverkehr
 - 4.9 Externe Sicherheit
 - 4.10 Luftverschmutzung
 - 4.11 Geohydrologie
 - 4.12 Flora-Fauna-Habitat- und Vogelschutzrichtlinienggebiete
 - 4.13 Milderungs- und Ausgleichsmaßnahmen
 - 4.14 Gegenüberstellung der Vergleichssituation und der Situation bei der geplanten zivilen Nutzung
 - 4.15 Wissenslücken
 - 4.16 Zusammenfassung der Umweltinformationen
5. **Beurteilung der Pflicht zur Durchführung einer UVP in Bezug auf das Vorhaben**

Anhänge

1. Schreiben der zuständigen Behörde vom 12. Juli 1999 an die Kommission mit der Bitte um eine Stellungnahme
2. Projektdaten

1.

EINLEITUNG

Es bestehen Pläne, den NATO-Luftstützpunkt Weeze-Laarbruch, der derzeit noch von der britischen Royal Air Force (RAF) für militärische Zwecke genutzt wird, ab 2000 für den zivilen Flugverkehr zu nutzen. Zu diesem Zweck läuft in Deutschland zurzeit ein Verfahren zur Erteilung der erforderlichen Genehmigung. Initiator ist die Flughafen Niederrhein GmbH. Zuständige Behörde ist das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Das Vorhaben ist mit grenzüberschreitenden Auswirkungen für die Niederlande verbunden, da die in west-östlicher Richtung verlaufende Start- und Landebahn des Flugplatzes in unmittelbarer Nähe der niederländischen Grenze östlich der Gemeinde Bergen in der Provinz Limburg liegt. Für dieses Vorhaben wird in Deutschland keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, da die einschlägigen deutschen Gesetze diese nicht zwingend vorschreiben. Es wurden allerdings einige Umweltstudien zur Untermauerung des Genehmigungsantrags durchgeführt. Der Genehmigungsantrag und die Umweltstudien wurden auch in den Niederlanden veröffentlicht und zur Einsichtnahme ausgelegt. Die Provinz Limburg fungierte als Koordinator bei der Sammlung und der Weiterleitung der Reaktionen. Parallel zum Genehmigungsverfahren läuft auch ein raumplanerisches Verfahren zur Änderung des Gebietsentwicklungsplans; die zuständige Behörde ist hier die Bezirksregierung Düsseldorf. Auch in Bezug auf diesen Änderungsvorschlag besteht in den Niederlanden die Gelegenheit, Einwendungen vorzubringen. In den niederländischen Reaktionen auf den Genehmigungsantrag wurde von verschiedenen Stellen¹ angemerkt, dass zwar das deutsche Recht eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die Beschlussfassung zu diesem Vorhaben nicht zwingend vorschreibt, dass aber aufgrund der europäischen UVP-Richtlinie sehr wohl die Verpflichtung zur Durchführung einer UVP bestünde. Die genannten Stellen führen an, dass die Umwandlung des Flugplatzes in einen Zivilflugplatz als Bau oder Änderung zu betrachten ist, und dass dafür eine UVP-Pflicht besteht. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass sich auf niederländischer Seite im Untersuchungsgebiet einige Naturschutzgebiete befinden, die als besondere Schutzgebiete im Sinne der europäischen Vogelschutzrichtlinie bzw. der europäischen Habitatrichtlinie ausgewiesen worden oder dafür angemeldet sind. Aufgrund der möglichen Beeinflussung dieser Schutzgebiete muss eine Prüfung durchgeführt werden, z.B. in Form einer UVP. Vor diesem Hintergrund hat der Minister für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt, auch im Namen des Ministers für Landwirtschaft, Naturschutz und Fischerei und der Ministerin für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten, die Kommission für Umweltverträglichkeitsprüfungen mit Schreiben vom 12. Juli 1999² um eine Stellungnahme in Bezug auf die Qualität und die Vollständigkeit der Unterlagen zum Antrag auf die Genehmigung der zivilen Nutzung des Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch, Teil I-IV, ersucht. Dieses Ersuchen entspricht dem Minister für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt zufolge Artikel 7.38g Absatz 2 des Umweltschutzgesetzes.

Diese Stellungnahme wurde von einer Arbeitsgruppe der Kommission für Umweltverträglichkeitsprüfungen ausgearbeitet. Die Zusammensetzung der Arbeitsgruppe ist in Anhang 2 wiedergegeben. Dieser Anhang enthält auch die wichtigsten Projektdaten.

Die Arbeitsgruppe handelt im Namen der Kommission für Umweltverträglichkeitsprüfungen und wird im Folgenden als "die Kommission" bezeichnet.

Bei der Ausarbeitung dieser Stellungnahme hat die Kommission auch die Informationen in der Änderung des Gebietsentwicklungsplans und die Reaktionen auf den Genehmigungsantrag der Provinz Limburg, der Gemeinde Bergen, der Stiftung Umweltvereinigung Limburg und der

1 U.a. von der Gemeinde Bergen (Limburg), von der Stiftung Umweltvereinigung Limburg und von der Stiftung Plattform Flugplatz Laarbruch

2 siehe Anhang 1

Stiftung Plattform Flugplatz Laarbruch, die die Möglichkeit zu einer Reaktion genutzt haben, berücksichtigt. Diese Reaktionen erhielt die Kommission über die Provinz Limburg.

Diese Stellungnahme ist wie folgt aufgebaut: In Kapitel 2 wird die Arbeitsweise der Kommission bei der Ausarbeitung der Stellungnahme beschrieben. Vor der eigentlichen Prüfung der Genehmigungsunterlagen hat die Kommission einen Prüfungsrahmen abgesteckt. Dieser ist Gegenstand von Kapitel 3. Kapitel 4 enthält das Urteil der Kommission über die Umweltinformationen und beantwortet die Frage, inwieweit die Unterlagen alle Informationen enthalten, die der Minister für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt, der Minister für Landwirtschaft, Naturschutz und Fischerei und die Ministerin für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten für die Bestimmung eines Standpunkts zu dem Vorhaben benötigen. In Kapitel 5 legt die Kommission ihre Auffassung zu der Frage dar, ob aufgrund des europäischen Rechts eine UVP-Pflicht besteht oder nicht.

2. VORGEHENSWEISE BEI DER AUSARBEITUNG DER STELLUNGNAHME

Mit Schreiben vom 12. Juli 1999 bat der Minister für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt die Kommission um eine Stellungnahme in Bezug auf die Qualität und die Vollständigkeit der Genehmigungsunterlagen. Dabei geht es vor allem um die grenzüberschreitenden Auswirkungen des Vorhabens für die Niederlande und um die Maßnahmen, die ergriffen werden können, um Umweltauswirkungen für die Niederlande zu mildern, zu verhindern oder zu kompensieren. Dabei sind die internationalen Verträge und Vereinbarungen im Bereich des Umweltschutzes zu berücksichtigen, die für den Informationsaustausch und die Beratungen zwischen Deutschland und den Niederlanden von Bedeutung sind. Leider war die Kommission nicht an früheren Entwicklungen in Bezug auf das betreffende Vorhaben beteiligt; dies ist ihre erste Stellungnahme zu den Umweltaspekten der geplanten Maßnahme. Des Weiteren ist zu beachten, dass das Beschlussfassungsverfahren in Deutschland ohne Durchführung einer UVP verläuft. Daher ist eine andere Vorgehensweise als bei einer UVP-Stellungnahme für die Beschlussfassung über eine Maßnahme in den Niederlanden erforderlich.

Angesichts dieser Tatsache hat die Kommission zunächst einen Prüfungsrahmen abgesteckt, der sich aus zwei Teilen zusammensetzt: einem juristischen Prüfungsrahmen (Abschnitt 3.1) und einem umweltbezogenen Prüfungsrahmen (Abschnitt 3.2). Aufgrund dieser Prüfungsrahmen wurde die Prüfung in drei Phasen durchgeführt.

In der ersten Phase wurde untersucht, was in den Unterlagen zum Genehmigungsantrag gut, nicht gut oder unzureichend beschrieben worden ist.

Anschließend wurden in der zweiten Phase alle diesbezüglichen Anmerkungen nach ihrer Bedeutung für die Umwelt in den Niederlanden sortiert (Kapitel 4).

Die zentrale Frage, die die Kommission sich dabei stellte, war: Welche der eventuell festgestellten Mängel des Genehmigungsantrags und des zugehörigen Verfahrens sind so schwerwiegend für die Niederlande, dass sie dem Minister für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt, dem Minister für Landwirtschaft, Naturschutz und Fischerei und der Ministerin für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten mit Blick auf die Festlegung eines Standpunkts bekannt sein müssen.

Das Urteil der Kommission über die Umweltunterlagen bezieht sich also lediglich auf die Punkte, die nach Auffassung der Kommission für die Beratungen wesentlich sind. Alle Anmerkungen zu nicht wesentlichen Punkten sind daher nicht in dieser Stellungnahme aufgeführt.

In der dritten Phase wurde von der Kommission untersucht, wie eventuelle wesentliche Mängel durch zusätzliche Informationen aus Deutschland oder mithilfe von niederländischem Fachwissen beseitigt werden können. Das Ergebnis dieser Untersuchung sind die Empfehlungen in Kapitel

4 dieser Stellungnahme, das sich mit der Qualität und der Vollständigkeit der Umweltinformationen beschäftigt.

3. PRÜFUNGSRAHMEN

Wie bereits gesagt hielt die Kommission es angesichts des besonderen Charakters dieser Prüfung und aufgrund der Tatsache, dass dies die erste Stellungnahme zu der geplanten Aktivität ist, für erforderlich, einen Prüfungsrahmen festzusetzen. Dieser setzt sich aus zwei Komponenten zusammen: einer juristischen und einer inhaltlichen.

3.1 Juristischer Prüfungsrahmen

3.1.1 Ausgangspunkt: deutsches Recht

Den juristischen Prüfungsrahmen für die deutschen Behörden bildet in erster Linie das deutsche Recht. Dabei geht es um das Luftverkehrsgesetz, das Bundesnaturschutzgesetz, das Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen und das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (im Folgenden "UVP-Gesetz"). Gemäß § 3 UVP-Gesetz muss bei in der Anlage zu diesem Gesetz aufgeführten Vorhaben eine UVP durchgeführt werden. Nach Ziffer 13 dieser Anlage muss bei der Anlage oder Änderung eines Flugplatzes, die einer Planfeststellung bedürfen, eine UVP durchgeführt werden. Dabei handelt es sich um ein konzentriertes Genehmigungsverfahren. Ein Planfeststellungsbeschluss tritt an die Stelle aller eventuell erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen. Laut Paragraph 8 Absatz 5 Luftverkehrsgesetz ist für die Umwandlung eines bisher militärisch genutzten Flugplatzes in einen Zivilflugplatz jedoch kein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Es genügt eine einfache Genehmigung. Daher braucht nach deutschem Recht auch keine UVP durchgeführt zu werden.

3.1.2 Niederländisches Recht: Zustimmung zur Nutzung des niederländischen Luftraums

Das niederländische Recht (Kapitel 7 Umweltschutzgesetz) bildet keinen obligatorischen Prüfungsrahmen. Die Genehmigungsbescheide brauchen den niederländischen Vorschriften in Bezug auf die Durchführung einer UVP nicht zu genügen. Allerdings müssen die Niederlande bei Starts und Landungen in westliche Richtung bzw. aus westlicher Richtung ihre Zustimmung zur Nutzung des niederländischen Luftraums erteilen (siehe Art. 1, 2 und 6 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (Abkommen von Chicago) vom 4. April 1947). Mit Blick auf die dafür notwendige Beurteilung durch die niederländischen Behörden muss Klarheit über die Auswirkungen der Starts und Landungen auf die Umwelt und über die Sicherheitsaspekte bestehen.

Soweit die bisher vom Initiator und den deutschen Behörden zur Verfügung gestellten Informationen keine ausreichende Klarheit verschaffen, sollten die niederländischen Behörden die deutschen Behörden um zusätzliche Informationen bitten, die gemäß niederländischem Recht in den Niederlanden bei einer UVP normalerweise vorgelegt werden, z.B. Informationen über die externe Sicherheit und über mögliche Alternativlösungen.

3.1.3 Unmittelbare Anwendbarkeit der europäischen UVP-Richtlinie

Soweit die europäische Richtlinie (85/337/EWG) über Umweltverträglichkeitsprüfungen weitergehende Vorschriften enthält, die nicht in deutsches Recht umgesetzt worden sind, ist aufgrund

von Artikel 7 dieser Richtlinie auch eine unmittelbare Anwendung der Richtlinie möglich³. Auf diese Möglichkeit wird von mehreren Stellen in den Niederlanden (vor allem von der Gemeinde Bergen), die die Gelegenheit, auf den Genehmigungsantrag zu reagieren genutzt haben, sowie vom Minister für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt hingewiesen. Angesichts dessen hat die Kommission sich die Frage gestellt, ob das Vorhaben tatsächlich aufgrund der Richtlinie 85/337/EWG UVP-pflichtig ist. Die entsprechenden Überlegungen sind in Kapitel 5 dieser Stellungnahme dargelegt.

Dem gemäß Art. 7.38 Umweltschutzgesetz vorgebrachten Ersuchen des Ministers für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt entsprechend wird die Kommission bei der Prüfung der Genehmigungsbescheide so vorgehen, als gehe es um eine UVP.

3.1.4

Unmittelbare Anwendbarkeit der europäischen Vogelschutzrichtlinie und der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie

Die Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (92/43/EWG vom 21. Mai 1992) wurde mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 26. August 1998 (BGBl., S. 2481) in deutsches Recht umgesetzt. Damit erscheint eine unmittelbare Anwendung dieser Richtlinie auf den ersten Blick nicht möglich. Das Bundesnaturschutzgesetz muss jedoch erst noch in die Landesnaturschutzgesetze umgesetzt werden, unter anderem auch in das hier geltende Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen. Dies ist noch nicht geschehen. Soweit die Kommission dies beurteilen kann, bezieht sich der durch die neu eingefügten Paragraphen 19a ff. des geänderten Bundesnaturschutzgesetzes gebotene Schutz außerdem ausschließlich auf das deutsche Hoheitsgebiet. Dies widerspricht der Habitat-Richtlinie. Somit ist eine unmittelbare Anwendung dieser Richtlinie möglich. Soweit das Vorhaben zur zivilen Nutzung des Flugplatzes wesentliche Auswirkungen auf die Gebiete hat, die als besondere Schutzgebiete im Sinne der Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG vom 2. April 1997) ausgewiesen worden sind, muss die Prüfung des Eingriffs den Bestimmungen in Art. 6 der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie genügen.⁴ Westlich des Flugplatzes befinden sich auf niederländischem Hoheitsgebiet folgende Naturschutzgebiete: "De Hamert" (1460 ha), Schutzgebiet im Sinne der Vogelschutzrichtlinie seit dem 20. Mai 1994, und "Heideterreinen Bergen" (444 ha), Schutzgebiet im Sinne der Habitat-Richtlinie seit dem 12. Dezember 1996.

Am 14. Juli 1998 wurde unter Vorbehalt der Nationalpark "Maasduinen" bei der Europäischen Kommission angemeldet. Der Nationalpark umfasst die Gebiete "De Hamert" und "Heideterreinen Bergen".

Aufgrund der sich aus der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie ergebenden Verpflichtungen kann ein Projekt, das ein besonderes Schutzgebiet erheblich beeinträchtigen kann, nur dann genehmigt werden, wenn aufgrund einer Verträglichkeitsprüfung festgestellt wurde, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird (Art. 6 Abs. 3). Artikel 6 Absatz 4 gilt bei negativen Ergebnissen der Verträglichkeitsprüfung. Demnach können "zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art", wenn keine Alternativlösung vorhanden ist, dennoch die Durchführung des Projekts rechtfertigen. Die Hauptelemente einer Verträglichkeitsprüfung in Bezug auf die besonderen Schutzgebiete sind also folgende:

- Sicherheit, dass die Schutzgebiete als solche nicht beeinträchtigt werden;
- wenn diese Sicherheit nicht besteht, muss geprüft werden, ob Alternativlösungen möglich sind, die diese Sicherheit verschaffen können;
- wenn die Schutzgebiete als solche beeinträchtigt werden und Alternativlösungen nicht vorhanden sind, muss nachgewiesen werden, dass zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses existieren, die die Durchführung des Projekts rechtfertigen;

3 Gemäß Art. 3 Abs. 2 der geänderten UVP-Richtlinie (97/11/EG) ist auf einen Genehmigungsantrag ausschließlich die alte UVP-Richtlinie (85/337/EWG) anzuwenden, wenn der Genehmigungsantrag vor dem 14. März 1999 bei einer zuständigen Behörde eingereicht worden ist. Da in diesem Fall der Genehmigungsantrag 1994 eingereicht worden ist, gilt hier ausschließlich die alte UVP-Richtlinie (85/337/EWG).

4 Siehe auch die Reaktion der Gemeinde Bergen (Limburg), gerichtet an das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf.

- in diesem Fall müssen alle erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden.

3.1.5

Zusammenfassung des juristischen Prüfungsrahmens

Der Rahmen für die Prüfung der Umweltinformationen besteht also vor allem aus deutschem Recht und europäischem Recht (Vogelschutzrichtlinie, Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie und UVP-Richtlinie (85/337/EWG)). Auf internationaler Ebene sind außerdem die Artikel 1 und 2 des Abkommens von Chicago vom 4. April 1947 relevant, da bei Starts und Landungen in westliche Richtung bzw. aus westlicher Richtung der niederländische Luftraum genutzt wird. Aufgrund dieser Bestimmungen können die Niederlande die Nutzung ihres Luftraums für Starts und Landungen verweigern. Die Kommission zweifelt allerdings daran, dass für die Änderung der Nutzung des Flughafens Laarbruch eine UVP-Pflicht besteht (siehe Kapitel 5 dieser Stellungnahme). Die niederländischen Behörden können aber die deutschen Behörden dennoch um zusätzliche Informationen bitten, beispielsweise weil die niederländischen Behörden diese für notwendig halten, um in Bezug auf die Nutzung des niederländischen Luftraums eine verantwortbare Entscheidung treffen zu können.

3.2

Umweltbezogener Prüfungsrahmen

Folgenden Punkten und Aspekten misst die Kommission im Zusammenhang mit möglichen Umweltauswirkungen des Vorhabens für die Niederlande besondere Bedeutung bei.

- Eine Beschreibung des Vorhabens, den bisher militärisch genutzten Flugplatz für die zivile Luftfahrt zu nutzen. Dabei ist auch die künftige Nutzung des Flugplatzes als NATO-Reservestützpunkt von Bedeutung, wie sie in der Änderung des Gebietsentwicklungsplans vorgesehen ist.
- Die noch ausstehenden und die bereits gefassten Beschlüsse, die das Vorhaben beeinflussen. Wichtig ist für die Niederlande vor allem die Zustimmung zur Nutzung des niederländischen Luftraums bei Starts nach Westen und Landungen aus Westen. Die bereits genannten Beschlüsse auf niederländischer Seite beziehen sich auf die Festlegung der 35-Ke-Zone (Ke = Kosteneinheiten) in der aktuellen Situation einschließlich ihrer raumplanerischen Bedeutung sowie auf die Ausweisung der besonderen Schutzgebiete gemäß der Vogelschutz- und der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (Nationalpark "Maasduinen" einschließlich der darin gelegenen Gebiete "De Hamert" und "Heideterreinen Bergen").
- Nutzen und Notwendigkeit des Vorhabens im Zusammenhang mit der möglichen Beeinträchtigung der besonderen Schutzgebiete in den Niederlanden mit Blick auf die Anwendung der Schutzformel der Habitat-Richtlinie (siehe Abschnitt 3.1.4 dieser Stellungnahme).
- Alternativen zur Nutzung des Flugplatzgeländes nach dem Abzug der RAF im Zusammenhang mit der Möglichkeit, eventuelle Beeinträchtigungen der besonderen Schutzgebiete mit Blick auf die Anwendung der Schutzformel der Habitat-Richtlinie zu vermeiden. Dabei ist von Bedeutung, dass der Flugplatz auch nach dem Abzug der RAF NATO-Reservestützpunkt bleibt.
- Die Abgrenzung des Untersuchungsgebiets in den Niederlanden in Bezug auf die Aspekte Lärm, externe Sicherheit, Luftverschmutzung und Flora und Fauna.
- Beschreibung der Vergleichssituation: die genehmigte militärische Nutzung des Flugplatzes und/oder die tatsächliche Nutzung z.B. im Jahr 1998.

- Lärmbelastung, Lärmbelästigung und Störung der Nachtruhe mit Berechnung der zugehörigen Konturen (20 bis 65 Ke mit Intervallen von 5 Ke⁵; LAeq 20 und 26 dB(A)⁶ und der Zahl der durch Fluglärm schwer belasteten Wohnungen und Personen nach niederländischem Berechnungsverfahren sowie die zugehörigen raumplanerischen Konsequenzen. Wenn sich bei den Berechnungen herausstellt, dass es in Bezug auf den Lärm zu Situationen mit einem 24-Stunden-LAeq von über 70 dB(A) kommt, ist die Zahl der Wohnungen und Personen innerhalb dieser Grenzen festzustellen. Auf dieser Grundlage ist zu schätzen, welchen Einfluss dies auf die Zahl der Personen mit Hypertensie und ischämischen Herz- und Gefäßerkrankungen infolge derartiger Lärmsituationen hat. Für die Schätzung der Zahl der Personen, die in Übernachtungseinrichtungen außer Haus (Zelte und Wohnwagen) im niederländischen Teil des Untersuchungsgebiets ernsthafte Lärmbelästigungen und Schlafstörungen erleiden können, müssen die sog. Time-above-Konturen TA50 und TA65⁷ berechnet werden.
- Die Lärmbelastung infolge einer Zunahme des Straßenverkehrs zum An- und Abtransport von Passagieren und Fracht.
- Die externe Sicherheit und die Berechnung des individuellen Risikos und des kollektiven Risikos für das niederländische Untersuchungsgebiet gemäß dem niederländischen Berechnungsverfahren oder einer äquivalenten Methode und die entsprechenden raumplanerischen Konsequenzen.
- Die Gefahr von Kollisionen mit Vögeln und das Vorhandensein einer steilen Böschung in einer Entfernung von 720 Metern von der Bahn müssen berücksichtigt werden.
- Die Luftverschmutzung sowohl durch den Flugverkehr als auch durch den Straßenverkehr zum An- und Abtransport von Passagieren und Fracht.
- Die Beeinträchtigung des Grundwassers im Untersuchungsgebiet auf niederländischer Seite über das geohydrologische System durch in den Boden oder ins Oberflächenwasser gelangende Schmutzstoffe (z.B. Reifenabrieb, Löschwasser) unter normalen und unter außergewöhnlichen Betriebsbedingungen auf dem Flugplatz.
- Die Auswirkungen auf Flora und Fauna im Untersuchungsgebiet auf niederländischer Seite, vor allem auf die besonderen Schutzgebiete. Wichtig ist dabei die Frage, ob die Auswirkungen so erheblich sind, dass von einer Beeinträchtigung der besonderen Schutzgebiete als solche die Rede sein kann.
- Die Möglichkeiten zur Milderung und zum Ausgleich eventueller Umweltauswirkungen im niederländischen Teil des Untersuchungsgebiets.
- Die Gegenüberstellung der Vergleichssituation (militärische Nutzung des Flugplatzes) und der geplanten zivilen Nutzung. Dabei ist von Bedeutung, dass die festgelegte Lärmkontur für die militärische Nutzung viel weiter geht, als es der tatsächlichen Nutzung in den letzten Jahren entspricht. Bei dem Vergleich könnte es daher zu Verzerrungen kommen.
- Angabe der Wissenslücken und der Bedeutung dieser Lücken für die Beschlussfassung.
- Zusammenfassung der Umweltinformationen und Beantwortung der Frage, inwieweit diese einen Überblick über die für die Niederlande wichtigen Umweltaspekte bei der Durchführung des Vorhabens verschaffen.

4. QUALITÄT UND VOLLSTÄNDIGKEIT DER GENEHMIGUNGSUNTERLAGEN

-
- 5 RLD (Reichsluftfahrtamt)/BV-01: Vorschrift für die Berechnung der Lärmbelastung infolge des Flugverkehrs in Kosteneinheiten (Ke)
- 6 RLD/BV-02: Vorschrift für die Berechnung der LAeq-Lärmbelastung (LAeq = energieäquivalenter Dauerschallpegel) infolge regelmäßigen nächtlichen Flugverkehrs in dB(A)
- 7 UVP UMER-5P für die Beschlüsse zum Bau und zur Nutzung der parallelen fünften Bahn und zur Feststellung der damit zusammenhängenden Lärmzonen des Flughafens Schiphol. Hauptbericht und Anhang: Lärmbelästigung durch Flugverkehr, Ergebnisse in Tabellen und Abbildungen. Amsterdam Airport Schiphol, Mai 1995.

Die Kommission ist bei der Prüfung so vorgegangen, als wäre bei der Ausarbeitung der Genehmigungsunterlagen materiell die UVP-Pflicht gemäß der Richtlinie 85/337/EWG unter Beachtung der Habitat- und der Vogelschutzrichtlinie (92/43/EWG und 79/409/EWG) erfüllt worden. Dies entspricht der gemäß Art. 7.38g Umweltschutzgesetz an die Kommission gerichteten Bitte um eine Stellungnahme. Das Ergebnis der Prüfung und die entsprechenden Empfehlungen sind in Abschnitt 4.1 enthalten.

Darüber hinaus hat die Kommission sich - obwohl es streng genommen nicht zu ihren Aufgaben gehört - auch mit der eventuellen UVP-Pflicht des Vorhabens beschäftigt. Dies geschah mit Blick auf die Festlegung des Standpunkts des Ministers für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt, des Ministers für Landwirtschaft, Naturschutz und Fischerei und der Ministerin für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten. Das Ergebnis wird in Kapitel 5 in Form einer Betrachtung anhand des juristischen Prüfungsrahmens präsentiert.

4.1 Allgemeine Beurteilung

Der Genehmigungsantrag mit den zugehörigen Unterlagen und Karten enthält zahlreiche Umweltinformationen, die ein zwar umfassendes, aber dennoch unvollständiges Bild von den Umweltauswirkungen vermitteln, die bei Durchführung des Vorhabens in den Niederlanden auftreten werden.

Die Prüfung wird erschwert, da die internationalen Richtlinien, denen zufolge auch die Auswirkungen für die Niederlande als Nachbarland berücksichtigt werden müssen, nicht in den Unterlagen genannt werden. Es handelt sich dabei um den Prüfungsrahmen der Habitat-Richtlinie, der auch für die Gebiete gilt, die aufgrund der Vogelschutzrichtlinie als besondere Schutzgebiete ausgewiesen sind. Vor allem hätte nach Auffassung der Kommission angegeben werden müssen, ob das Vorhaben die besonderen Schutzgebiete als solche beeinträchtigt.

Außerdem hätte, wenn *nicht gewährleistet werden kann, dass die besonderen Schutzgebiete als solche nicht beeinträchtigt werden, angegeben werden müssen, dass das Vorhaben nur aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses und bei Fehlen von Alternativlösungen genehmigt werden kann.*

In Bezug auf die Beurteilung der vier Hauptelemente für eine Verträglichkeitsprüfung aufgrund von Artikel 6 Absätze 3 und 4 der Habitat-Richtlinie (siehe Abschnitt 3.1.4 dieser Stellungnahme) kommt die Kommission zu folgenden Schlüssen:

- *Sicherheit, dass die besonderen Schutzgebiete als solche nicht beeinträchtigt werden*
Aufgrund der im nächsten Abschnitt angegebenen wesentlichen Mängel kann anhand der im Genehmigungsantrag vorgelegten Informationen nicht festgestellt werden, ob die besonderen Schutzgebiete als solche beeinträchtigt werden.
- *Fehlen von Alternativlösungen*
Im Genehmigungsantrag werden keine Alternativlösungen erörtert. Für den privaten Initiator gibt es nur eine Lösung, nämlich die zivile Nutzung des Flugplatzes für den Passagier- und Frachttransport mit militärischer Nutzung als NATO-Reservestützpunkt in besonderen Situationen. Im Idealfall hätte dem Genehmigungsantrag eine strategische Beschlussfassung über die Nutzung des Flugplatzgeländes nach dem Abzug der RAF vorangehen müssen. Dabei hätten alternative Nutzungsmöglichkeiten sowie Nutzen und Notwendigkeit jeder Alternative untersucht werden können. Das Ergebnis wäre ein strategischer Beschluss mit Rahmenbedingungen zur künftigen Nutzung des Planungsgebietes gewesen.
- *Nachweis zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses*
Im Genehmigungsantrag wird nur auf den wirtschaftlichen Aspekt der zivilen Nutzung des Flugplatzes eingegangen. Damit könnte der wirtschaftliche Nutzen des Vorhabens bewiesen

sein; seine Notwendigkeit steht damit aber nicht fest.⁸ Die Kommission ist der Auffassung, dass sie nicht dafür zuständig ist, den Genehmigungsantrag daraufhin zu beurteilen, ob der Verpflichtung zum Nachweis des Nutzens und der Notwendigkeit entsprochen wurde. Dies ist in erster Linie Aufgabe der zuständigen Behörde in Deutschland.

- *Ergreifung aller erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen*

Der Genehmigungsantrag enthält keine Vorschläge für die Durchführung von Maßnahmen zum Ausgleich eventueller Umweltauswirkungen in den Niederlanden. Die Ausarbeitung solcher Maßnahmen ist übrigens erst dann sinnvoll, wenn mithilfe der erforderlichen zusätzlichen Informationen ein Gesamtbild über die zu erwartenden Umweltauswirkungen im niederländischen Teil des Untersuchungsgebiets entstanden ist.

In den nächsten Abschnitten wird anhand des inhaltlichen Prüfungsrahmens auf die verschiedenen Umweltaspekte und die dabei festgestellten eventuellen erheblichen Mängel der Informationen für die Niederlande eingegangen.

4.2 Beschreibung des Vorhabens

Die Unterlagen geben keine klare Auskunft über die Bahnlänge. Im Genehmigungsantrag vom 2.11.1994 wird die Länge der Start- und Landebahn mit 3000 m angegeben. Im luftfahrttechnischen Bericht zum Antrag auf Verlängerung der Genehmigung vom August 1998 (Seite 12) wird eine Länge von 2440 m angegeben, wobei sich an beiden Seiten militärische Auslaufabschnitte mit einer Länge von 275 m befinden; die Bahn hat somit eine Gesamtlänge von 2990 m. Auf Seite 8 des Berichts zur Flugverkehrssicherheit⁹ ist zu lesen, dass der Flugplatz über eine 2440 m lange Start- und Landebahn verfügt, an die sich auf beiden Seiten eine 275 m lange Stoppbahn anschließt, womit sich in Richtung 27 und 09 eine Startabbruchlänge von 2715 m ergibt. Es handelt sich also um eine Bahn mit einer Länge von 2440 m mit zwei Auslaufabschnitten, die problemlos zu einer Bahn von etwa 3000 m umgebaut werden kann. Eine Bahn von 3000 m bietet natürlich ganz andere Möglichkeiten als eine Bahn von nur 2440 m.

Im Genehmigungsantrag wird zwar die Zone erwähnt, in der wegen einer Gefährdung durch Hindernisse ein Bauverbot besteht, nicht aber die Lärmbelastungszone und die Zone für externe Sicherheit.

In Bezug auf die für Bahn 27 skizzierte Ausfluroute bestehen Zweifel, ob diese für größere Flugzeugtypen realistisch ist. Die SID (Standard Instrument Departure) ist so skizziert, dass sie unmittelbar nach dem Start 15 Grad nach Norden abbiegt. In der Praxis kann aber erst nach Erreichen einer Höhe von 500 Fuß eine Kurve geflogen werden. Nur in Ausnahmefällen kann diese Höhe auf 300 Fuß reduziert werden. Dies würde bedeuten, dass für Flugzeugtypen von der Größe einer 737 der Drehpunkt für Bahn 27 etwa auf halber Strecke in Richtung Nieuw Bergen liegt, bei größeren Flugzeugtypen noch weiter westlich. Es ist nicht klar, ob dies bei der Berechnung der Lärmbelastung berücksichtigt wurde. Außerdem stimmt die Beschreibung der SID nicht mit der Zeichnung auf den Karten überein. Der Beschreibung zufolge liegt der Drehpunkt für Bahn 27 500 m östlich von Nieuw Bergen.

Die Kommission geht davon aus, dass Übungsflüge vom Flugplatz aus nur im deutschen Luftraum durchgeführt werden. In dieser Stellungnahme wird daher nicht auf die Auswirkungen von Übungsflügen mit kleinen Flugzeugen auf den niederländischen Teil des Untersuchungsgebiets eingegangen.

8 In der Zukunftsprognose liegt der Schwerpunkt auf der Region Duisburg-Venlo-Arnhem/Nimwegen. Auch Entwicklungen anderswo in den Niederlanden werden in die Betrachtung mit einbezogen. Diese sind jedoch z.T. überholt. So wird z.B. noch von einer Passagiergrenze für Schiphol von 44 Millionen und vom Bau einer Ost-West-Bahn auf dem Flughafen Maastricht-Aachen ausgegangen.

9 Bericht zur Flugverkehrssicherheit für den Flugplatz Niederrhein. Gesellschaft für Luftverkehrsforschung bR, Berlin, August 1998. (Deutscher Originaltitel lag nicht vor, d. Übers.)

- *Damit ein umfassender Überblick über die möglichen Folgen für die Niederlande entstehen kann, ist es von entscheidender Bedeutung, dass Klarheit über die Länge der Bahn bei der künftigen zivilen Nutzung **und damit auch über potentielle Entwicklungsmöglichkeiten** des Flugplatzes sowie über den Realitätswert der Ausflurouten von Bahn 27 für die verschiedenen Flugzeugtypen besteht. .*

Im Genehmigungsantrag ist von 683 Nachtflugbewegungen jährlich über den Niederlanden die Rede. Aus den Einwendungen geht hervor, dass die Durchführung von Nachtflügen bei ministeriellen Beratungen zwischen den Niederlanden und Deutschland besprochen wurde, da die Niederlande keine Nachtflüge wünschen. Der Kabinettsbeschluss über die Zukunft des Flughafens Maastricht-Aachen deutet in dieselbe Richtung.

Es ist nicht klar, ob der Einwand der Niederlande berücksichtigt wird, etwa in Form eines Verzichts auf Nachtflüge oder dadurch, dass Nachtflüge lediglich zu Beginn und am Ende der Nacht zugelassen werden, wie ursprünglich auch für den Flughafen Maastricht-Aachen vorgeschlagen worden war.

- *Es ist von entscheidender Bedeutung, dass über die Bedeutung des Vorhabens Nachtflüge oder Flüge zu bestimmten Zeiten während der Nacht zuzulassen im Genehmigungsantrag Klarheit verschafft wird.*

4.3 Noch anstehende und bereits gefasste Beschlüsse

Im Genehmigungsantrag und den zugehörigen Unterlagen wurden weder die Vogelschutz- und die Habitatrichtlinie noch die Ausweisung verschiedener besonderer Schutzgebiete im niederländischen Teil des Untersuchungsgebiets seit 1994 ("De Hamert", "Heideterreinen Bergen" und "Maasduinen") berücksichtigt.

Auch die Tatsache, dass die niederländische Regierung noch über die Nutzung des Luftraums über niederländischem Hoheitsgebiet für Starts und Landungen beschließen muss, wurde nicht berücksichtigt.

4.4 Alternativen

Im Genehmigungsantrag werden keine Alternativen erwähnt. Weder eine andere Nutzung des Flugplatzes als die beschriebene noch eventuelle andere Möglichkeiten für das Flugplatzgelände nach Abzug der RAF werden in Erwägung gezogen. Es ist nicht klar, inwieweit der Status als NATO-Reservestützpunkt die weitere Nutzung des Geländes als Flugplatz erfordert. Im Übrigen verweist die Kommission auf ihre Anmerkungen zur Untersuchung von Alternativlösungen als Teil der Schutzformel der Habitat-Richtlinie im Abschnitt über den juristischen Prüfungsrahmen (Abschnitt 3.1.4) und in der allgemeinen Beurteilung (Abschnitt 4.1).

- *Um im Rahmen der Schutzformel der Habitat-Richtlinie für besondere Schutzgebiete feststellen zu können, ob Alternativlösungen möglich sind, muss Klarheit über den Status des Flugplatzes als NATO-Reservestützpunkt bestehen.*

4.5 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet wurde in Bezug auf die verschiedenen Umweltaspekte in den Niederlanden noch nicht genau abgegrenzt. Was die Lärmbelastung angeht, so ist das Gebiet durch die 20-Ke-Kontur und die LAeq-20-dB(A)-Nachtkontur begrenzt. Diese Konturen wurden weder berechnet noch eingezeichnet. Die Konturen für das individuelle Risiko sind nicht auf der Karte angegeben. Was die Untersuchung in Bezug auf die Luftverschmutzung durch den Straßenverkehr betrifft, so wurde nicht angegeben, aufgrund welcher Kriterien der Umfang des Untersuchungsgebiets festgelegt wurde. Dadurch kann nicht beurteilt werden, ob es zum Beispiel richtig war, den Ort Nieuw Bergen und seine direkte Umgebung nicht in die Untersuchung mit einzubeziehen. Eine Untersuchung über die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr und die Abgrenzung eines entsprechenden Untersuchungsgebiets sind völlig unterblieben. Es liegen keine Informationen über den Umfang des geohydrologischen Systems vor, aus denen hervorgehen könnte, ob der Wasserhaushalt in den Niederlanden durch Verschmutzungen des Bodens, des Oberflächenwassers und des Grundwassers auf dem Flugplatzgelände beeinträchtigt werden könnte. Wahrscheinlich gehören die besonderen Schutzgebiete zum Untersuchungsgebiet. Dies kann aber erst dann mit Sicherheit festgelegt werden, wenn das Untersuchungsgebiet in Bezug auf jeden einzelnen der hier genannten Umweltaspekte abgegrenzt worden ist.

- *Um den Umfang des Untersuchungsgebiets in den Niederlanden bestimmen zu können, ist es erforderlich, dass die 20-Ke-Lärmkontur und die LAeq-20-dB(A)-Nachtkontur berechnet und auf einer Karte eingezeichnet werden. Der Umfang des Untersuchungsgebiets in Bezug auf den Aspekt externe Sicherheit ist mit Hilfe der Piers-Formel zu bestimmen.¹⁰ Um beurteilen zu können, ob das Gebiet für die Untersuchung in Bezug auf die Luftverschmutzung richtig abgegrenzt wird, muss angegeben werden, anhand welcher Kriterien die Grenzen des Untersuchungsgebiets festgelegt wurden. Um die Auswirkungen der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr, der durch den künftigen zivilen Flugplatz entsteht, ermitteln zu können, müssen noch Untersuchungen durchgeführt werden. Der Umfang des Untersuchungsgebiets muss dabei anhand klarer Kriterien bestimmt werden. Der Umfang des geohydrologischen Systems muss angegeben werden, damit geprüft werden kann, ob Verschmutzungen, die auf dem Flugplatzgelände in den Boden, in das Oberflächenwasser und ins Grundwasser gelangen, auch die Niederlande erreichen können. Wenn die Gebiete in Bezug auf die Lärmbelastung, die externe Sicherheit, die Luftverschmutzung und die Geohydrologie auf diese Weise abgegrenzt worden sind, kann festgestellt werden, inwieweit die besonderen Schutzgebiete sich darin befinden.*

4.6 Vergleichssituation

In den Berichten zu den verschiedenen Umweltaspekten ist mit Ausnahme der 35-Ke-Kontur in den Niederlanden, die für die militärische Nutzung des Flugplatzes berechnet wurde, keine Vergleichssituation angegeben. Es ist jedoch nicht bekannt, welche Nutzung des Flugplatzes dieser Berechnung zugrunde lag. Eine Gegenüberstellung der Auswirkungen auf die Umwelt durch die künftige zivile Nutzung und einer Vergleichssituation ist daher nicht möglich (siehe auch Abschnitt 4.1 dieser Stellungnahme).

- *Für die Beurteilung der Auswirkungen der geplanten zivilen Nutzung des Flugplatzes auf die Umwelt ist die Beschreibung einer Vergleichssituation erforderlich. Es stellt sich die Frage, ob dabei die Situation als Grundlage dienen kann, die für die Berechnung der 35-Ke-Kontur*

10 Piers, M.A.: The development of a method for the analysis of societal and individual risk due to aircraft accidents in the vicinity of airports. NLR CR 93372, Amsterdam, November 1993.

für die militärische Nutzung des Flugplatzes verwendet wurde, oder aber die aktuelle Situation, in der der Flugplatz von der RAF genutzt wird.

4.7 Lärmbelastung durch Flugzeuge

In den Berichten des Beratungsbüros Peutz & Associates B.V. zur Lärmbelastung im an die Niederlande grenzenden Untersuchungsgebiet sind Ke-Konturen für 30, 35 und 40 Ke enthalten; die 25- und die 20-Ke-Kontur fehlen. Die letztgenannte Kontur umspannt das Gebiet, in dem mindestens 10 % der Bewohner von schweren Lärmbelästigungen betroffen sind. Es ist daher nicht möglich, anhand der Ke-Methode festzustellen, wie viele Wohnungen und wie viele Personen bei der künftigen Nutzung des Flugplatzes von schweren Lärmbelästigungen betroffen sein werden.

In den Unterlagen über Lärmbelästigung und Schlafstörungen (einschließlich der Berichte des Beratungsbüros Peutz) wurden die LAeq-Nachtkonturen für 23, 26 und 29 dB(A) berechnet und eingezeichnet.

Da die LAeq-Nachtkontur für 20 dB(A) fehlt, ist es nicht möglich, das gesamte Gebiet anzugeben, in dem nach der LAeq-Methode Personen durch die geplanten Nachtflüge im Schlaf gestört werden können.

Ganz abgesehen davon, dass die vorgenannten Konturen fehlen, können die deutsche und die niederländische Berechnungsmethode und deren Ergebnisse in Bezug auf die Zahl der Personen, die unter Lärmbelästigung und Schlafstörungen leiden können, nicht miteinander verglichen werden. Die deutsche Methode zur Ermittlung der Schlafstörungen etwa weicht stark von der niederländischen Methode ab. Nach der deutschen Methode sind Spitzenwerte über 75 dB(A) zulässig, die höchstens sechs Mal pro Nacht vorkommen dürfen. Mit einem Durchschnitt von 5,2 Mal pro Nacht wird dieser Wert nicht überschritten.¹¹ Außerdem geht aus der Berechnung des nächtlichen Lärms nicht klar hervor, was genau geplant ist und um welche Flugzeugtypen es sich handeln könnte. In den Berichten des Beratungsbüros Peutz beschränken sich die Berechnungen auf den Flugzeugtyp BAe 146; in den angepassten Berechnungen hingegen wurde auch der Flugzeugtyp B737-300 mit berücksichtigt. Die Prognosen in den Berichten von Wölk und Peutz beziehen sich auch auf größere Flugzeugtypen (u.a. DC-10).¹²

Die LAeq-24-Stunden-Kontur für 70 dB(A) wurde nicht berechnet. Es kann daher auch nicht geschätzt werden, welchen Einfluss dies auf die Zahl der Personen hat, bei denen aufgrund einer Lärmbelastung über diesem Grenzwert Hypertensie und/oder ischämische Herz- und Gefäß-erkrankungen auftreten können.

Eine Beschreibung der Auswirkungen auf Personen in Übernachtungseinrichtungen außer Haus ist nicht vorhanden. Eine Schätzung der Zahl der Erholungssuchenden, die in solchen Einrichtungen unter ernsthafter Lärmbelastung und Schlafstörungen leiden ist also nicht möglich.

- *Um einen Überblick über die Zahl der Personen zu erhalten, die unter ernsthafter Lärmbelästigung und Schlafstörungen leiden können, müssen die 25- und die 20-Ke-Konturen, die LAeq-20-dB(A)-Nachtkontur und die LAeq-24-Stunden-70-dB(A)-Kontur berechnet werden. Für die Berechnung der Auswirkungen auf die umfangreichen (und wahrscheinlich noch immer zunehmenden) Übernachtungseinrichtungen außer Haus im niederländischen Teil des*

11 Wölk, R.: Bericht zum Fluglärm für den Flughafen Niederrhein München, 15. Juli 1998, S. 24. (Deutscher Originaltitel lag nicht vor, d. Übers.)

12 Wolf, P.: Entwicklung von Flugverkehrsszenarien für die zivile Nutzung des Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch (Aktualisierung). Aachen, 15. Februar 1997, S. 74, Tabelle 4.3.1; Beratungsbüro Peutz & Associates B.V.: Lärmbelästigung auf niederländischem Gebiet in der Nähe des geplanten Zivilflugplatzes Niederrhein. Mook, 29. Juli 1998, S. 8; siehe auch: Airplan, Ingenieurgesellschaft für Flughafenbau Stuttgart, Genehmigungsunterlage: Lageplan "Flugrouten und Bewegungszahlen", 2. Juni 1998. (Deutsche Originaltitel lagen nicht vor, d. Übers.)

Untersuchungsgebiets müssen Time-above-Konturen (TA50 und TA65¹³) berechnet und in Karten verzeichnet werden. Bei diesen Berechnungen müssen die Anmerkungen zu den Ausflugrouten über niederländischem Gebiet in Abschnitt 4.2 dieser Stellungnahme berücksichtigt werden.

In den Unterlagen und im Genehmigungsantrag findet sich kein Hinweis auf die Evaluierung der tatsächlich auftretenden Lärmbelastung und auf die Einhaltung der Genehmigungsvorschriften.

- *Um die Einhaltung der Genehmigungsvorschriften kontrollieren zu können und um eine nachträgliche Evaluierung der Folgen für den niederländischen Teil des Untersuchungsgebiets zu ermöglichen, muss Klarheit über die Pläne zur Ausarbeitung eines Lärmüberwachungssystems bestehen und/oder anhand der tatsächlichen Flugrouten nachträglich eine Berechnung durchgeführt werden.*

4.8 Lärmbelastung durch den Straßenverkehr

Die Umwandlung des Flugplatzes ist mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen verbunden. Nicht nur der Frachtverkehr wird zunehmen. Die Zahl der zukünftigen Passagiere wird auf 579 000 geschätzt.¹⁴ Die dadurch entstehenden Verkehrsströme wirken sich auch auf die Lärmbelastung auf dem Straßennetz um den Flugplatz aus. Die Zunahme des Straßenverkehrs, vor allem die des Frachtverkehrs, kann zu erheblichen Veränderungen der Lärmbelastung führen. Dieser Aspekt wurde nicht untersucht.

- *Um einen Überblick über die mögliche Zunahme der Lärmbelastung durch den Verkehr auf dem niederländischen Straßennetz zu erhalten, muss die Lärmbelastung anhand einer klaren Beschreibung der verkehrsanziehenden Wirkung des in Zukunft zivil genutzten Flugplatzes auf den Strecken ermittelt werden, auf denen die Fracht und die Passagiere befördert werden.*

4.9 Externe Sicherheit

Eine Beschreibung in Bezug auf die externe Sicherheit ist im Bericht zum Fluglärm für den Flughafen Niederrhein der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung bR enthalten. Dieser Bericht enthält hauptsächlich allgemeine Betrachtungen. Was die verwendete Methode betrifft, so bleibt Vieles im Unklaren.

In die Untersuchung wurden 29 440 Flugbewegungen einbezogen. Es ist nicht klar, ob bei den Ausführungen zum individuellen Risiko in Abschnitt 4.5.4 die Gesamtzahl der Bewegungen in Höhe von 49 074 berücksichtigt wurde.

Es ist nicht klar, welches Modell genau verwendet worden ist. Es wird auf einen Bericht von Piers verwiesen.¹⁵ In diesem Bericht wird aber die Methode für große Flugplätze mit mehr als 150 000 Bewegungen pro Jahr beschrieben. Auf die Berichte in Bezug auf Regionalflugplätze, die für den Flugplatz, um den es hier geht, eher von Bedeutung wären, wird nicht verwiesen.

Bei der Einteilung in Klassen wurde die Grenze zwischen leicht und schwer bei einem MTOW (Starthöchstgewicht) von 136 Tonnen gezogen, während diese Grenze im Modell der NLR

13 Siehe UMER-5P für den Flughafen Schiphol; dort wird auf Abschnitt 3.2 dieser Stellungnahme verwiesen.

14 Siehe Wolf, P.: Entwicklung von Flugverkehrsszenarien für die zivile Nutzung des Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch (Aktualisierung). Aachen, 15. Februar 1997, S. 64, Tabelle 4.2.2, Schätzungen in Bezug auf die potentielle Passagier-Situation des Flughafens Niederrhein im Jahr 2015.

15 Piers, M.A.: The development of a method for the analysis of societal and individual risk due to aircraft accidents in the vicinity of airports. NLR CR 93372, Amsterdam, November 1993.

(Nationale Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt) für Regionalflugplätze bei 40 Tonnen gezogen wird.¹⁶ Dieselbe Grenze liegt im Bericht von Wölk übrigens bei 150 Tonnen.¹⁷ Es wird nicht angegeben, von welchen Unfallquoten bei den verschiedenen Klassen ausgegangen wurde.

Es wird zwar ein Sicherheitslevel festgelegt, aus der Beschreibung ist aber ersichtlich, dass dieser sich nur auf die Gefahr eines Zusammenstoßes in der Luft bezieht. Andere Unfallursachen werden nicht erwähnt. In diesem Zusammenhang ist auch von Bedeutung, dass bei den von der NLR festgelegten Unfallquoten von einem Flugplatz auf ebenem Gelände ausgegangen wurde, während sich auf dem Flughafen Niederrhein in einer Entfernung von 720 m von der Bahn eine steile Böschung befindet; für diese Situation wäre eine Sondergenehmigung erforderlich. Auch die Anwesenheit von Vogelschutzgebieten unter den An- und Abflugrouten wurde nicht berücksichtigt.

Über die Art der Festlegung der Notstopfläche und des Verteilungsmodells und über die dafür verwendeten Modelle und Parameter wird nichts gesagt.

Aus der Rasterkarte gehen die zugrunde liegenden Konturen nicht hervor.

Das Gruppenrisiko wurde nicht berechnet.

Angesichts der Ergebnisse der Berechnungen für den Flugplatz Maastricht-Aachen, bei dem der Verkehr einen ähnlichen Umfang hat,¹⁸ erscheint die Schlussfolgerung, dass ein individuelles Risiko von 10-6 wahrscheinlich nie überschritten wird, nicht sehr realistisch. Wahrscheinlicher ist, dass sich bei einer Berechnung nach der in den Niederlanden üblichen Methode ergibt, dass die 10-6-Kontur sich einige Kilometer über niederländisches Hoheitsgebiet ausdehnt.

- *Um einen Überblick über die Auswirkungen der zivilen Nutzung des Flugplatzes auf die externe Sicherheit im niederländischen Teil des Untersuchungsgebiets zu erhalten, müssen die Risiken nach in den Niederlanden üblichen oder damit vergleichbaren Methoden berechnet werden.¹⁹ Dabei sind die Konturen für das individuelle Risiko und die Kurve für das Gruppenrisiko anzugeben. Auch die besonderen Umstände von Laarbruch sind zu berücksichtigen. Anhand der Ergebnisse müssen die eventuellen raumplanerischen Konsequenzen und die Konsequenzen für den Katastrophenschutz auf niederländischem Hoheitsgebiet ermittelt werden.*

4.10 Luftverschmutzung

Die Untersuchung in Bezug auf die Luftverschmutzung im Jahr 2015 infolge des Flugverkehrs wurde korrekt durchgeführt. Was die Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Luftqualität angeht, so besteht Unklarheit in Bezug auf die Abgrenzung des Untersuchungsgebiets (siehe nächster Abschnitt). Die Schlussfolgerung in Bezug auf die Auswirkungen auf die Gesundheit ist jedoch zu kategorisch. In wissenschaftlichen Kreisen besteht beispielsweise noch so wenig Klarheit über die gesundheitlichen Auswirkungen vor allem von Staubteilchen, dass nicht behauptet werden kann, wesentliche negative Auswirkungen der Luftqualität auf Mensch und Natur seien

16 Van Es, G.H.W. und M. van Hesse: Determination of accident rates for external risk calculations concerning regional airports. NLR CR 95330 L, Amsterdam 1995.

17 Wölk, R.: Bericht zum Fluglärm für den Flughafen Niederrhein. München, 15. Juli 1998.

18 Pikaar, A.J. und M.P. Loog: Berechnungen der externen Sicherheits für den Flugplatz Maastricht-Aachen-Airport. NLR CR 98118, Amsterdam, März 1998.

19 Van Es, G.H.W. und M. van Hesse: Determination of accident rates for external risk calculations concerning regional airports. NLR CR 95330 L, Amsterdam, 1998.

Loeve, J.A. und G. Moek: New accident location model for regional airports. NLR CR 97320 L, Amsterdam, 1997.

Brandts, J.J.: Risk of ground fatalities from light-weight aircraft accidents: a consequence model for regional airports.

auszuschließen.²⁰

In dem Bericht über die Luftverschmutzung wurde lediglich die Situation im Jahr 2015 untersucht (siehe auch Abschnitt 4.7). Das bedeutet, dass es nicht möglich ist, die Auswirkungen der Umwandlung des Flugplatzes zu ermitteln. Die Schlussfolgerung (auf S. 99 des TÜV-Berichts über die Luftqualität), eine dauerhafte Verschlechterung der Luftqualität sei bei dem prognostizierten Umfang des Flugverkehrs mit Sicherheit auszuschließen, ist daher grundsätzlich nicht richtig. Von einer Verschlechterung kann schließlich nur die Rede sein, wenn zwei Situationen miteinander verglichen worden sind, was nicht geschehen ist.

In dem Bericht wird die Luftverschmutzung infolge des Straßenverkehrs gesondert behandelt. Dabei ist nicht klar, wie der Verkehr, der durch die zivile Nutzung des Flugplatzes angezogen wird, auf die verschiedenen Straßen verteilt wurde. Es wird nicht dargelegt, mithilfe welchen Modells und aufgrund welcher Annahmen die verkehrsanziehende Wirkung quantifiziert wurde. Infolge der Unklarheit über die Verteilung des Straßenverkehrs, der durch die zivile Nutzung des Flugplatzes entsteht, ist eine Beurteilung der verkehrstechnischen Folgen auf niederländischer Seite und damit eine Beurteilung der Auswirkungen auf die Luftqualität nicht möglich.

- *Um die festgestellten Auswirkungen auf die Luftqualität entlang des (niederländischen) Straßennetzes beurteilen zu können, muss Klarheit über die Verteilung des Verkehrs bestehen, der durch die zivile Nutzung des Flugplatzes verursacht wird. Aufgrund dessen können dann die Auswirkungen auf die Luftqualität beurteilt werden.*

4.11 Geohydrologie

Die Unterlagen zum Genehmigungsantrag enthalten keine Informationen über das geohydrologische System, in dem sich das Flugplatzgelände befindet. Es ist daher unmöglich, sich eine Vorstellung davon zu machen, wie wahrscheinlich es ist, dass Verunreinigungen, die auf dem Flugplatzgelände in den Boden, ins Oberflächenwasser und ins Grundwasser gelangen, über das geohydrologische System auch die Niederlande erreichen und dort die Trinkwasserversorgung in den besonderen Schutzgebieten beeinträchtigen könnten, und wie ernst das wäre.

- *Um feststellen zu können, ob der Wasserhaushalt in den Niederlanden durch die zivile Nutzung des Flugplatzes bei normalen und bei außergewöhnlichen Betriebssituationen beeinträchtigt werden kann, sind Informationen über das geohydrologische System erforderlich, in dem sich der Flugplatz befindet.*

4.12 Flora-Fauna-Habitat- und Vogelschutzrichtlinienggebiete

Die Unterlagen zum Genehmigungsantrag enthalten keine Informationen über die eventuellen Auswirkungen der geplanten zivilen Nutzung des Flugplatzes auf die besonderen Schutzgebiete im niederländischen Teil des Untersuchungsgebiets. Zu denken ist hier z.B. an eine Zunahme der Luftverschmutzung, der Verschmutzung des geohydrologischen Systems und der Lärmbelästigung sowohl durch den Luft- als auch durch den Bodenverkehr.

- *Um die Frage beantworten zu können, ob das Vorhaben eine Beeinträchtigung der besonderen Schutzgebiete im niederländischen Teil des Untersuchungsgebiets als solche zur Folge haben kann, muss Klarheit darüber bestehen, wie sich die Lärmimmission und die Immission von wasser- und bodenverunreinigenden Stoffen in diesen besonderen Schutzgebieten infolge*

20 Mögliche Konsequenzen im Zusammenhang mit der Luftqualität aufgrund der Änderung der Flugrouten auf dem Flughafen Niederrhein. TÜV Ecoplan Umwelt-Projekt-Nr. 98/44 230 0454, S. 99, Mönchengladbach, 7. September 1998. (Deutscher Originaltitel lag nicht vor, d. Übers.)

der geplanten Nutzung des Flugplatzes ändern werden.

4.13 Milderungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Die Unterlagen zum Genehmigungsantrag enthalten keine Informationen über Maßnahmen, um die Auswirkungen auf die Umwelt zu mildern oder zu kompensieren.

- *Um die Frage beantworten zu können, welche Möglichkeiten es gibt, die Umweltauswirkungen für die Niederlande zu mildern oder zu kompensieren, sind nähere Informationen erforderlich. Dies ist vor allem dann von Bedeutung, wenn aus den zusätzlichen Informationen über die Umweltauswirkungen der geplanten zivilen Nutzung hervorgehen sollte, dass die Folgen für die Niederlande schwerwiegender wären als bei der militärischen Nutzung des Flugplatzes.*

4.14 Gegenüberstellung der Vergleichssituation und der Situation bei der geplanten zivilen Nutzung

Da in Bezug auf die meisten Umweltaspekte keine Vergleichssituation präsentiert wurde (siehe auch Abschnitt 4.6 dieser Stellungnahme) ist auch kein Vergleich mit der geplanten zivilen Nutzung möglich. Lediglich in Bezug auf die 35-Ke-Kontur kann ein Vergleich angestellt werden; dieser bezieht sich aber auf die Situation entsprechend der Genehmigung und nicht auf die tatsächliche Nutzung des Flugplatzes in den letzten Jahren, in denen die RAF präsent war und die tatsächliche Nutzung offenbar viel weniger intensiv war, als es aufgrund der Genehmigung zulässig gewesen wäre.

- *Um feststellen zu können, inwieweit es infolge der geplanten zivilen Nutzung des Flugplatzes zu einer Änderung der Umweltauswirkungen kommen wird, ist eine Gegenüberstellung mit einer ausführlich beschriebenen Vergleichssituation erforderlich.*

4.15 Wissenslücken

In den Unterlagen zum Genehmigungsantrag werden weder eventuelle Wissenslücken noch ihre Bedeutung für die Beschlussfassung erwähnt. Zu diesen Lücken gehört z.B. das Fehlen eines Beurteilungsrahmens für Regionalflugplätze.

- *Es ist für die Niederlande von Bedeutung, einen Überblick über die Wissenslücken zu erhalten, die eine Beurteilung der Umweltauswirkungen erschweren. Dies gilt auch für die Möglichkeiten, derartige Wissenslücken rasch zu schließen.*

4.16 Zusammenfassung der Umweltinformationen

Die verschiedenen Berichte zum Genehmigungsantrag enthalten Zusammenfassungen, die insgesamt kein gutes Bild von den für die Niederlande zu erwartenden Umweltauswirkungen vermitteln. Auch angesichts der vielen Mängel in den Informationen ist es nicht möglich, sich einen guten Überblick zu verschaffen.

5. **BEURTEILUNG DER PFLICHT ZUR DURCHFÜHRUNG EINER UVP IN BEZUG AUF DAS VORHABEN**

Eine UVP-Pflicht unmittelbar aufgrund des europäischen Rechts besteht nur dann, wenn die

UVP-Richtlinie nicht korrekt in deutsches Recht umgesetzt worden ist. Ist das deutsche Recht in dieser Hinsicht nicht zu beanstanden, so ist eine Berufung auf die genannte Richtlinie nicht möglich.

Infolge von Art. 4 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang I Ziffer 7 der UVP-Richtlinie ist der **Bau** eines Flugplatzes mit einer Start- und Landebahngrundlänge von 2100 m und mehr eo ipso UVP-pflichtig. Abweichend von der Argumentation z.B. der Gemeinde Bergen ist die Kommission der Auffassung, dass es sich hier wahrscheinlich nicht um den Bau eines Flugplatzes handelt. Der Flugplatz existiert bereits; er kann und darf genutzt werden. Eine Änderung der Nutzung einschließlich der dafür erforderlichen baulichen Veränderungen ist nach Auffassung der Kommission als Umwandlung und nicht als Bau eines Flugplatzes zu betrachten. Der Europäische Gerichtshof ist zu dem Urteil gelangt, dass eine Änderung eines bestehenden Projekts nur dann als neues Projekt betrachtet werden darf, wenn die Änderung an sich der Beschreibung eines Anhang-I-Projekts genügt (EuGH, 11. August 1995, M en R 1995/10, Nr. 107, Großkrotzenburg-Urteil).

Änderungen von Flugplätzen, bei denen eine neue Landebahn von mindestens 2100 m gebaut oder neu in Gebrauch genommen wird (wie bei der 5. Bahn auf Schiphol und bei der Ost-West-Bahn auf dem Flughafen Maastricht-Aachen) sind demnach neue Projekte; Änderungen anderer Art, auch Änderungen in der Art der Nutzung eines Flugplatzes, sind lediglich Änderungen.

Die **Änderung** eines Flugplatzes ist nach Art. 4 Abs. 2 der Richtlinie 85/337/EWG UVP-pflichtig, wenn der betreffende Mitgliedstaat der Auffassung ist, dass eine solche Prüfung mit Blick auf erhebliche Umweltauswirkungen erforderlich ist. Die deutschen Behörden haben diesbezüglich also einen gewissen Ermessensspielraum. Die Kommission ist der Auffassung, dass die niederländische Regierung die deutsche Regierung nur dann auf die Existenz einer UVP-Pflicht hinweisen kann, wenn die deutschen Behörden den ihnen infolge von Art. 4 Abs. 2 der UVP-Richtlinie zukommenden Ermessensspielraum eindeutig überschritten haben. Wie in Abschnitt 3.1.1 dieser Stellungnahme zum juristischen Prüfungsrahmen angegeben, wird nach deutschem Recht nicht in jedem Einzelfall geprüft, ob eine Umwandlung von einem militärisch in einen zivil genutzten Flugplatz erhebliche Umweltauswirkungen hat; eine UVP ist in einem solchen Fall nicht obligatorisch. Nach europäischem Recht ist dies möglich, wenn die Änderung der Art der Nutzung als Kriterium im Sinne von Art. 4 Abs. 2 Buchstabe b der UVP-Richtlinie betrachtet werden kann (siehe EuGH, 24. Oktober 1996, AB 1997, 133 mit Anm. v. ChB, Kraaijeveld-Urteil). Die Kommission weiß nicht - und kann auch nicht feststellen -, ob vom deutschen Gesetzgeber Untersuchungen in Bezug auf die Umweltauswirkungen durchgeführt wurden, die bei der Umwandlung von einem Militär- in einen Zivilflugplatz für gewöhnlich auftreten können. Nur wenn solche Untersuchungen nicht durchgeführt worden sind, könnte man behaupten, § 3 UVP-Gesetz in Verbindung mit § 8 Abs. 5 Luftverkehrsgesetz seien nicht mit dem europäischen Recht vereinbar. Nach Auffassung der Kommission ist es nicht möglich, aufgrund der ihr zur Verfügung stehenden Unterlagen, einschließlich der von der Gemeinde Bergen eingereichten Unterlagen, zu einem fundierten Urteil zu kommen.

Selbst wenn das europäische Recht in diesem Fall unmittelbar gelten würde, wäre noch nicht klar, ob tatsächlich eine UVP-Pflicht besteht. Aufgrund von Art. 4 Abs. 2 der UVP-Richtlinie wäre die Umwandlung des Flugplatzes Laarbruch nur dann UVP-pflichtig, wenn diese erhebliche Umweltauswirkungen nach sich ziehen könnte. Die Kommission ist diesbezüglich der Auffassung - u.a. aufgrund der Rechtsprechung des Staatsrats - dass die bisher erlaubte Nutzung mit der künftig erlaubten Nutzung verglichen werden muss. Es ist nicht sicher, ob in diesem Fall von erheblichen Umweltauswirkungen die Rede sein kann.

Insgesamt empfiehlt die Kommission dem niederländischen Staat daher Zurückhaltung in Bezug auf eine eventuelle UVP-Pflicht. Wie bereits gesagt bedeutet dies aber nicht, dass es nicht sinnvoll ist, die deutschen Behörden aus anderen Gründen um zusätzliche Informationen zu bitten. Dabei spielt vor allem die Schlussfolgerung eine Rolle, dass die bisher verfügbaren Informationen (jedenfalls nach Auffassung der Kommission) keine ausreichende Grundlage für

eine verantwortbare Entscheidung in Bezug auf die Zustimmung zur Nutzung des niederländischen Luftraums bieten.

ANHÄNGE

zur Stellungnahme zu den
Umweltinformationen in Bezug
auf die zivile Nutzung des Mi-
litärflugplatzes Weeze-Laarbruch,
Deutschland

(Anhänge 1 und 2)

ANHANG 1

Brief der zuständigen Behörde vom 12. Juli 1999 an die Kommission mit der Bitte um eine Stellungnahme

Ministerium für Wohnungswesen,
Raumordnung und Umwelt
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Interne Postleitzahl
Tel.:
Fax:

[Stempel:] Kommission für Umweltverträglichkeitsprüfungen
Eingegangen: 13. Juli 1999
Nummer: 693-99
Akte: 1035 - 1-2
Kopie an: Sc/pres/bib/

Generaldirektorat Umwelt
Direktion Verwaltungsangelegenheiten

An den Vorsitzenden der Kommission
für Umweltverträglichkeitsprüfungen
N.G. Ketting
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

Ihr Zeichen

Ihr Schreiben vom

Unser Zeichen
DGM/B/BMB Mbb
99190369

Datum
12. Juli 1999

Betrifft
Flugplatz Laarbruch (Deutschland)

Sehr geehrter Herr Ketting,

zurzeit läuft in Deutschland das Verfahren zur Genehmigung der zivilen Nutzung des Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch. Initiator ist die Flughafen Niederrhein GmbH. Zuständige Behörde ist das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Anlass für den entsprechenden Antrag war der Beschluss der britischen Luftwaffe, den Stützpunkt Laarbruch zu verlassen. Der Abzug wird im Laufe dieses Jahres abgeschlossen.

Das Verfahren zur Genehmigung der Umwandlung in einen Zivilflugplatz wird voraussichtlich Ende 1999 oder Anfang 2000 mit einem Beschluss des oben genannten Ministeriums beendet.

Für dieses Vorhaben wird in Deutschland keine UVP durchgeführt, da eine solche im deutschen Recht nicht zwingend vorgeschrieben ist. Es wurden allerdings einige Untersuchungen u.a. in Bezug auf die Lärmbelastung, die Sicherheit und den Schadstoffausstoß durchgeführt. Diese Untersuchungen wurden zusammen mit dem Antrag in den Niederlanden bekannt gemacht und zur Einsichtnahme ausgelegt. Niederländischen Bürgern und Einrichtungen wurde die Gelegenheit gegeben, zu reagieren.

Im Rahmen dieses Verfahrens haben verschiedene niederländische Betroffene, u.a. die Gemeinde Bergen, eine Reaktion eingereicht, in der es nicht zuletzt um die Pflicht zur Durchführung einer UVP geht. Zur Begründung wurde angeführt, dass aufgrund der europäischen UVP-Richtlinie eine solche Verpflichtung bestehe, da die Umwandlung als Bau oder Änderung betrachtet werden müsse, und für einen solchen Fall eine UVP-Pflicht bestehe. Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass einige Naturschutzgebiete in der Nähe von Bergen aufgrund der Vogelschutz- und der Habitat-Richtlinie einen besonderen europäischen Status haben. In Bezug auf diese Gebiete muss eine Verträglichkeitsprüfung beispielsweise in Form einer UVP durchgeführt werden.

Dies alles hat dazu geführt, dass die betroffenen niederländischen Ministerien beschlossen haben, bei den deutschen Behörden um ein formelles UVP-Verfahren im grenzüberschreitenden Rahmen zu ersuchen.

Voraussichtlich werden die deutschen Behörden auf die bereits durchgeführten Untersuchungen verweisen und anführen, dass damit die Pflicht zur Durchführung einer UVP bereits erfüllt sei.

Mit Blick auf die Bestimmung unseres Standpunkts möchte ich Sie, auch im Namen der Ministerin für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten und des Ministers für Landwirtschaft, Naturschutz und Fischerei, gemäß Artikel 7.38g Absatz 2 des Umweltschutzgesetzes bitten, eine Stellungnahme zur Qualität und Vollständigkeit der Unterlagen zum Antrag auf Genehmigung der zivilen Nutzung des Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch, Teil I-IV, auszuarbeiten.

Ich möchte Sie bitten, mir die Stellungnahme spätestens acht Wochen nach dem Datum dieses Schreibens zukommen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen

Der Minister für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt

gez. J.P. Pronk

ANHANG 2

Projektdaten

Initiator: Flughafen Niederrhein GmbH

Zuständige Behörde: Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr, Bundesland Nordrhein-Westfalen

Stellungnahme erbeten von: Minister für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt, auch im Namen der Ministerin für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten und des Ministers für Landwirtschaft, Naturschutz und Fischerei, gemäß Art. 7.38g Umweltschutzgesetz

Beschluss: Standpunktbestimmung des Ministers für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt, der Ministerin für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten und des Ministers für Landwirtschaft, Naturschutz und Fischerei in Bezug auf die Beschlussfassung der zuständigen Behörde in Deutschland über den Genehmigungsantrag des Initiators

Kategorie Beschluss UVP 1994: C00.8 (Beschluss aufgrund von Artikel 7.8 Umweltschutzgesetz)

Kategorie Beschluss UVP 1999: C00.8

Aktivität: Änderung der derzeitigen militärischen Nutzung des Flugplatzes Weeze-Laarbruch in eine zivile Nutzung

Angaben zum Verfahren: Es handelt sich um ein deutsches Genehmigungsverfahren (ohne Durchführung einer UVP), bei dem die Betroffenen in den Niederlanden die Gelegenheit zur Reaktion erhalten haben; die niederländische Regierung wird dazu ihren Standpunkt bestimmen.

Besonderheiten: Der Flugplatz Weeze-Laarbruch wird von der Royal Air Force (RAF) als NATO-Luftstützpunkt genutzt. Aufgrund der veränderten politischen und militärischen Situation in Europa wird die RAF Ende 1999 ihre Aktivitäten auf dem Flugplatz beenden und den Stützpunkt verlassen. Damit kann das Flugplatzgelände für andere Zwecke genutzt werden. Als Initiator tritt die Flughafen Niederrhein GmbH auf, die den Flugplatz für die Zivilluftfahrt nutzen möchte. Der Initiator hat zu diesem Zweck bei der zuständigen Behörde in Deutschland einen Genehmigungsantrag eingereicht. Den deutschen einschlägigen Rechtsvorschriften zufolge muss bei einer Änderung der Nutzung des Flugplatzes keine UVP durchgeführt werden. Es ist allerdings für die Niederlande mit grenzüberschreitenden Auswirkungen der geplanten Aktivität zu rechnen, da die Start- und Landebahn des Flugplatzes genau in west-östlicher Richtung verläuft und sich nur einige Kilometer von der niederländischen Grenze entfernt östlich der Gemeinde Bergen in der Provinz Limburg befindet.

In Anerkennung der grenzüberschreitenden Auswirkungen für die Niederlande haben die deutschen Behörden den Betroffenen in den Niederlanden die Gelegenheit gegeben, auf das Vorhaben des Initiators zu reagieren. Im Rahmen dieses Verfahrens haben verschiedene Stellen, darunter die Gemeinde Bergen, darauf hingewiesen, dass ungeachtet der Tatsache, dass nach deutschem Recht keine UVP-Pflicht besteht, mit Blick auf die Beschlussfassung über dieses Vorhaben aufgrund der europäischen UVP-Richtlinie (85/337/EWG) dennoch eine UVP durchgeführt werden müsse. Begründet wird dies damit, dass die Umwandlung von einem Militär- in einen Zivilflugplatz als Bau oder Änderung eines Flugplatzes betrachtet werden müsse. Dieselben niederländischen Stellen weisen darüber hinaus darauf hin, dass sich auf niederländischer Seite des Untersuchungsgebiets einige Naturschutzgebiete befinden, die als besondere Schutzgebiete im Sinne der Vogelschutz- und der Habitat-Richtlinie der EU ausgewiesen oder als solche angemeldet worden sind. Angesichts einer möglichen Beeinträchtigung dieser besonderen Schutzgebiete muss eine Prüfung, beispielsweise in Form einer UVP durchgeführt werden. Daher hat der Minister für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt, auch im Namen des Ministers für Landwirtschaft, Naturschutz und Fischerei und der Ministerin für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten, die Kommission für Umweltverträglichkeitsprüfungen um eine Stellungnahme zur Qualität und Vollständigkeit der Genehmigungsunterlagen gebeten. Dieses Ersuchen erfolgt, so der Minister, gemäß Art. 7.38g Umweltschutzgesetz.

Die Kommission für Umweltverträglichkeitsprüfungen ist bei der Prüfung der Genehmigungsunterlagen so vorgegangen, als handle es sich um eine UVP.

Zusammensetzung der Arbeitsgruppe:

Dr. B.J.M. Ale
Prof. Dr. C.W. Backes
Dr.-Ing. M.M. Boone
A.L. de Jong
N.G. Ketting (Vorsitzender)
Frau W. Passchier-Vermeer
Prof. Dr. J. Thoen
Flugkapitän G.R. Vissers

Sekretär der Arbeitsgruppe: J.J. Scholten