



Verlegung der Landeschwelle 24 Verkehrsflughafen Dortmund

UVP - Vorprüfung

Büro Drecker
Bottroper Straße 6
46244 Bottrop-Kirchellen

A | Merkmale des Vorhabens

A.1 | Bezeichnung des Vorhabens

Am Flughafen Dortmund soll die Schwelle 24 an das östliche Bahnende verlegt werden, um zukünftig eine Landestrecke in der Haupt-Betriebsrichtung von 2.000 m ausweisen zu können. Eine Verlängerung der bestehenden Start-/Landebahn ist damit nicht verbunden.

A.2 | Bestandteile des Vorhabens

Folgende Baumaßnahmen sind zur Umsetzung des Vorhabens erforderlich:

- Verlegung des Gleitwegsenders 24 incl. Senderhaus, Betriebsweg, Reflektionsfläche und Monitorantenne. Die gesamte zu entsiegelnde und neu zu versiegelnde Fläche (Fläche um das Senderhaus inklusive Fundamenten, Reflektionsfläche und Monitorfläche) im Gleitwegsenderbereich beträgt ca. 1.300 m². Weitere Beschreibungen sind dem Erläuterungsbericht zu entnehmen.
- Verlegung der PAPI24
- Verlegung des Sichtweitenmessgerätes Ost
- Anpassung der Befeuerung (Anflug-, Schwellen-, Aufsetzzonen-, Randbefeuerung)
- Anpassung der Markierung

A.3 | Größe und Ausgestaltung des Gesamtvorhabens

Größe

Verlegung der Schwelle 24 um 300 m in Richtung Osten inklusive zugehöriger Nebenarbeiten.

Fläche

Für dieses Vorhaben werden versiegelte Flächen in einem Umfang von 1.300 m² entsiegelt. In gleichem Zuge werden ca. 1.300 m² unversiegelte Fläche wieder in Anspruch genommen. Die 6 Fundamente der RVR- und PAPI-Anlagen werden an neue Positionen versetzt. Im Bereich der Anflugbefeuerung kommen einige Fundamente für die Seitenreihenfeuer hinzu.

Aushub

Für dieses Vorhaben ist lediglich für die Fundamente und für den Deckenaufbau der versiegelten Flächen ein Aushub in geringem Maße erforderlich.

Abrissarbeiten/ Rückbau

Im Rahmen dieses Vorhabens werden die vorhandenen Betriebswege zum Gleitwegsender sowie die zugehörige Reflektionsfläche entsiegelt und an neuer Stelle wieder eingebaut. Die

Schwellenaußenkettenfeuer werden entfernt.

Sonstige Merkmale

Durch die Verschiebung der Schwelle 24 an den östlichen Bahnbeginn können die folgenden Beeinträchtigungen auftreten:

- Verlängerung des Wirbelschleppenerwartungsbereiches nach Nordosten
- Veränderung der Fluglärmsituation
- Veränderung der Emissionen durch den Flughafenbetrieb

Eine Zunahme des Flugverkehrsaufkommens ist mit der geplanten Verlängerung der Landestrecke 24 nicht verbunden.

A.4 | Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten (§ 9 bis 12 UVPG)

Es sind keine anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben bekannt, die im Zusammenhang mit dem Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen i. S. d. §§ 9 bis 12 UVPG auslösen könnten.

A.5 | Nutzung natürlicher Ressourcen

Boden, Wasser und Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt

Durch das Vorhaben werden unversiegelte Flächen in einem Umfang 1.300 m² in Anspruch genommen, die allerdings im gleichen Zuge an der bisherigen Stelle auch wieder entsiegelt werden. Die 6 Fundamente der RVR- und PAPI-Anlagen werden versetzt. Im Bereich der Anflugbefeuerung kommen wenige Fundamente für die Seitenreihenbefeuerung hinzu. Bodenbewegungen für dieses Vorhaben sind lediglich für die Fundamente und für den Deckenaufbau der versiegelten Flächen in geringem Maße erforderlich.

A.6 | Erzeugung von Abfällen i. S. von § 3 Abs. 1 und 8 Kreislaufwirtschaftsgesetz

Zu den Abfällen kann ggf. der Asphalt der entsiegelten Flächen gezählt werden, sofern dieser nicht recycelt und wieder eingebaut werden kann. In diesem Fall ist eine ordnungsgemäße Entsorgung des Asphaltes zu veranlassen.

A.7 | Vorhabenbedingte Umweltverschmutzung und Belästigung

Während der - ohne nachlaufende technische Umrüstungen - ca. zweiwöchigen Bauphase können zeitlich und räumlich begrenzt baubedingte Auswirkungen durch Lärm-, Schadstoff- und Staubemissionen sowie Erschütterungen auftreten.

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm¹ und der zeitlich sowie räumlich begrenzten Wirkfaktoren sind allerdings diese Auswirkungen als nicht erheblich oder nachhaltig zu bewerten.

Aufgrund der Schwellenverlegung nach Osten wurden die möglichen Veränderungen hinsichtlich der Wirbelschleppen- und Fluglärmsituation in gesonderten Gutachten untersucht und bewertet.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Schwellenverlegung zu einer Reduzierung der Überflughöhe von ca. 16 m bei Landeanflügen in Betriebsrichtung 24 führt.

A.8 | Vorhabenbedingte Risiken von Unfällen, Katastrophen

Das Vorhaben liegt nicht im Bereich von Überschwemmungsgebieten und auch nicht in Bereichen mit erhöhtem Vorkommen von Hitzewellen oder Sturm.

A.9 | Risiken für die menschliche Gesundheit

Die möglichen Veränderungen hinsichtlich der Wirbelschleppen-, Fluglärm- und lufthygienischen Situation könnten Risiken für die menschliche Gesundheit darstellen. Diese Auswirkungen wurden in gesonderten Gutachten untersucht und bewertet, soweit dies erforderlich war.

¹ In der Bauphase werden die Immissionswerte der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ - Geräuschemissionen - eingehalten. Es werden nur Geräte eingesetzt, die den gültigen DIN-Normen entsprechen und in gutem betriebs- und verkehrssicherem Zustand gehalten werden. Die vorgesehenen Geräte müssen außerdem den einschlägigen Schallschutzaufgaben für den Einsatz entsprechen. Es werden schallgeschützte Maschinen nach TA-Lärm sowie Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung eingesetzt.

B | Standort des Vorhabens

B.1 | Bestehende Nutzung des Gebietes im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Nutzungskriterien gemäß Anlage 3 Abs. 2.1 UVPG:

Das Vorhaben wird auf dem Gelände des Verkehrsflughafens Dortmund realisiert. Die planungsrechtlichen Maßstäbe werden im Wesentlichen durch den Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Münster vom 24. Januar 2000 und die darauf aufbauende luftrechtliche Genehmigung geregelt. Auch nach dem Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Arnsberg Teilabschnitt Oberbereich Dortmund – westlicher Teil (Stand Juli 2004) ist der Vorhabensbereich als Flughafen/-platz für den zivilen Luftverkehr gekennzeichnet. Im Norden grenzt der Ort Wickede an das Flughafengelände mit Bereichen für gewerbliche und industrielle Nutzungen sowie allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche an. Im Nordosten und Osten sind ebenfalls zunächst allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche angrenzend an das Flughafengelände festzustellen. Im Anschluss daran befindet sich der Ort Obermassen mit allgemeinen Siedlungsbereichen und Bereichen für die gewerbliche und industrielle Nutzung. Im Süden befinden sich direkt angrenzend an das Flughafengelände abermals Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen sowie der Ortsteil Natorp des Ortes Holzwickede mit allgemeinen Siedlungsbereichen, die BAB 44 und die B 1 (Ruhrschnellweg).

Der aktuelle Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund (Stand 2004) stellt den Bereich des Flughafens als Sondergebiet Regionalflughafen dar. Die nördlich angrenzenden Flächen sind laut Flächennutzungsplan der Stadt Dortmund als Grünflächen für die naturnahe Entwicklung oder als Sportflächen sowie als Gewerbe- und Industriegebiet deklariert. Des Weiteren sind auch Wohnbauflächen des Ortes Wickede in der Umgebung des Flughafens zu verzeichnen.

Gemäß des aktuellen Flächennutzungsplanes der Stadt Unna (Stand 2004) ist angrenzend an das Flughafengelände in Richtung Osten / Nordosten Flächen für die Landwirtschaft ausgewiesen. Weiterhin sind auch Wohnbauflächen des Ortes Obermassen sowie Grünflächen mit Sportplatzfunktion und Gemeinbedarfsflächen, hier eine Schule im Einwirkungsbereich des Flughafens, festzustellen.

B.2 | Qualitätskriterien der natürlichen Ressourcen im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Gemäß Anlage 3 Abs. 2.2 UVPG:

Boden

Innerhalb des Einwirkungsbereiches liegen keine landwirtschaftlich ertragreichen, kulturhistorisch bedeutsamen/seltenen Böden und keine gering anthropogen veränderte Böden sowie auch keine Altlasten vor.

Landschaft

Kulturhistorisch bedeutsame Landschaftselemente, markante geländemorphologische Ausprägungen, strukturbildende Landschaften, naturnahe Landschaften, sind innerhalb des Einwirkungsbereichs nicht vorzufinden.

Wasser

Innerhalb des Einwirkungsbereiches sind keine Oberflächengewässer zu verzeichnen. Besonders zu berücksichtigende Kriterien/Merkmale bezüglich des Grundwassers sind hier ebenfalls nicht festzustellen.

Tiere/ Pflanzen/ Biologische Vielfalt

Innerhalb des Einwirkungsbereiches sind keine Lebensräume von Arten des Anhangs IV RL 92/43/EWG oder anderen besonders oder streng geschützten Arten, gefährdeten Biotoptypen oder andere schutzwürdige Bereiche zu verzeichnen. Ein Vorkommen europäischer Vogelarten ist im Vorhabenbereich jedoch nicht auszuschließen bzw. durch Kartierungen belegt, die durch den Vogelschlagbeauftragten der Flughafen Dortmund GmbH regelmäßig durchgeführt werden.

B.3 | Schutzkriterien im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Gemäß Anlage 3 Abs. 2.3 UVPG:

Innerhalb des Vorhabengebietes (Flughafengelände) sind keine Natura 2000-Gebiete, FFH-Gebiete, Vogelschutz-Gebiete, Naturschutzgebiete, Nationalparke, Nationale Naturmonumente, Biosphärenreservate, Landschaftsschutzgebiete Naturparke, Naturdenkmäler, Alleen, gesetzlich geschützte Biotope, Wasserschutzgebiete, Heilquellenschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete, Hochwasserrisiko-/entstehungsgebiete, Bannwald, Schutzwald, Erholungswald, Bodenschutzgebiet, Gebiete im Bereich der Überschreitung von Umweltqualitätsnormen der EU (Luftreinhaltepläne, Gewässer, ...), dicht besiedelte Gebiete, Zentrale Orte, Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmälern oder archäologische Landschaften vorhanden.

Im Einwirkungsbereich und damit angrenzend an das Flughafengelände sind folgende Landschaftsschutzgebiete festzustellen:

- Landschaftsschutzgebiet (LSG-4411-0017, Wickeder Feld) nördlich und westlich des Flughafengeländes.
- Landschaftsschutzgebiet (LSG-4411-0021, Landwirtschaftsbereich um Soelde) südwestlich des Flughafengelände mit dem Schutzzweck der Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder der Nutzungsfähigkeit der Naturgüter der Erhaltung der bedeutenden Kleingehölzstrukturen, Waldflächen, Parkanlagen und Brachflächen als Lebensraum zur Erhaltung der Tiere und Pflanzen in einem ansonsten intensiv genutzten Landschaftsraum, zur Erhaltung insbesondere der bedeutenden Waldfläche westlich von Sölde für den Immissionsschutz und die Naherholung und

zur Erhaltung eines landwirtschaftlich geprägten Raumes.

- Landschaftsschutzgebiet (LSG-4411-0016, Östlicher Teil des Wickeder Feldes) nordöstlich und östlich des Flughafengeländes.
- Landschaftsschutzgebiet (LSG-4411-0011, Massen) nordöstlich und östlich des Flughafengeländes mit dem Schutzzweck der Erhaltung und Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, hier insbesondere die Erhaltung der Feldgehölze und sonstigen Gehölzstrukturen, der Grünlandflächen, der Obstwiesen, des naturnahen Abschnittes des Massener Baches, der Teiche sowie zur Erhaltung der Nutzungsfähigkeit des Naturgutes Boden, der Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes und der Erhaltung der besonderen Bedeutung des Raumes für die Erholung.
- Landschaftsschutzgebiet (LSG-4411-0006, Am Oelpfad) südöstlich des Flughafengeländes mit dem Schutzzweck der Erhaltung und Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, hier insbesondere die Erhaltung der Laubmischwaldbestände entlang des Bahndammes, des Bach- und Grabensystems, des hofnahen Wirtschaftsgrünland (z. T. Obstwiesen), der unbewirtschafteten Fläche im Rauscher Acker, der Feldflur mit Hecken, Säumen und Rainen sowie zur Erhaltung der Nutzungsfähigkeit des Naturgutes Boden, der Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes und der Erhaltung der besonderen Bedeutung des Raumes für die Erholung.

Darüber hinaus können im angrenzenden Bereich des Flughafengeländes Nutzungen festgestellt werden, die empfindlich gegenüber Veränderungen des Lärms, der Schadstoffbelastung oder sonstiger anderer schädlicher Einwirkungen sein können. Hierzu zählen vor allem die Wohnbebauungen des Ortes Wickede und Obermassen sowie die Schule in Obermassen und die Grünflächenbereiche. Für den Verkehrsflughafen Dortmund ist ein Lärmschutzbereich verordnet worden (GV.NRW.2012, S. 410).

B.4 | Beschreibung der Schutzgüter, die von dem Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden können (soweit nicht unter B.1 – B.3 aufgeführt)

Durch das Vorhaben kommt es zu einer Inanspruchnahme noch nicht versiegelter Flächen. Im Rahmen des Vorhabens werden aber in gleicher Flächenausdehnung Bereiche wieder entsiegelt. Die 6 Fundamente der RVR- und PAPI-Anlagen werden an die neuen Standorte versetzt. Im Bereich der Anflugbefeuerung kommen einige Fundamente für die Seitenreihenfeuer hinzu. Durch das Vorhaben ist bezüglich einer Neuversiegelung demnach keine erhebliche und nachhaltige Auswirkung festzustellen.

Durch die Verschiebung der Landeschwelle 24 kommt es zu einer geringfügigen Veränderung der Fluglärmsituation, zu keiner Veränderung der lufthygienischen Situation, zu einer Veränderung hinsichtlich der Wirbelschleppensituation und der Überflughöhe im Anflugbereich 24. Dadurch besteht die Möglichkeit einer negativen Beeinträchtigung angrenzender Wohnbebauungen. Hierzu wurden unterschiedliche Gutachten erstellt, um diese Auswirkungen zu untersuchen und zu bewerten.

Durch das Vorhaben können baubedingte Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Tiere durch Staub-, Abgas-, Lärmemissionen, Erschütterungen, optische Reize, Licht sowie durch Befahren und Betreten von Flächen während der Bauarbeiten und Ablagern von Baumaterialien auftreten. Die Auswirkungen werden im Rahmen der Artenschutzprüfung, Stufe I – Vorprüfung untersucht und bewertet.

C | Bewertung der Auswirkungen hinsichtlich der UVP-Pflicht und der Erforderlichkeit weiterer Umweltunterlagen

Bewertung unter Berücksichtigung von geeigneten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Auswirkungen!

C.1 | Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere der menschlichen Gesundheit

Durch die Verschiebung der Landeschwelle 24 kommt es zu einer geringfügigen Veränderung der Fluglärmsituation, zu keiner Veränderung der lufthygienischen Situation und zu einer Veränderung hinsichtlich der Wirbelschleppensituation.

Gemäß des Gutachtens zu „Auswirkungen von Wirbelschleppen auf Dächer nordöstlich des Flughafens Dortmund bei einer um 300 m verlängerten Landebahn 24“ von Dr. Thomas Gerz und Dr. Frank Holzäpfel ist festzustellen, dass sich beim Anflug auf die zukünftig um 300 m nach Osten verlegte Schwelle das Wirbelschleppenerwartungsgebiet für die B737MAX 8 im Rahmen der Länge des bestehenden Wirbelschleppenvorsorgegebietes bewegt und sich demgegenüber nur für die A321NEO um 390 m gegenüber dem bestehenden Gebiet nach Osten verlängert. In diesem Bereich liegen auch zusätzliche Siedlungen i. W. südlich der Anfluggrundlinie. Grundsätzlich haben Wirbelschleppen aus physikalischen und geometrischen Gründen das Potential dazu, Ziegel aus dem Dachverband herauszulösen (weitere, detaillierte Informationen sind dem Gutachten zu entnehmen). Daher wird empfohlen, die Dächer in diesem Bereich zu untersuchen und die sich hieraus ergebenden (ggf.) durchzuführenden Maßnahmen auf der Grundlage der bestehenden Nebenbestimmungen zu Wirbelschleppen festzulegen.

Ebenso reduziert sich die Überflughöhe am Anflugbereich 24 um ca. 16 m. Der nächstgelegene bewohnte Bereich ist Unna-Massen. Am östlichen Ende dieses Ortsteils beträgt die Überflughöhe derzeit ca. 161 m und am westlichen Ende ca. 126 m (vgl. Anlage 1; Quelle „PROJECT:airport GmbH“). Die Reduzierung der Überflughöhe ist für die Bewohner über die festgestellte geringfügige Lärmzunahme nicht merkbar. Der Ortsteil ist seit der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses von 22. Januar 2000 durch regelmäßige Überflüge entsprechender Flugzeuge geprägt. Aufgrund der Feststellungen von ARC steht fest, dass sich die Anzahl dieser Flugbewegungen vorhabenbedingt nicht ändern wird. Eine merkliche Änderung der Größe der überfliegenden Flugzeuge ist vorhabenbedingt ebenso ausgeschlossen. Somit verbleibt allein die in der Anlage 1 dargestellte Reduzierung der Überflughöhe von Unna-Massen von 161 – 126 m auf 145 bis 110 m. Diese Änderung wird ausreichend

durch die Bewertung des Fluglärms abgebildet. Besondere Belastungen durch Schreckwirkungen können ausgeschlossen werden. Vergleichbare Situationen finden sich auch an den Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Hamburg, wo deutlich mehr und größere Flugzeuge in dieser Höhe über bewohnte Flächen fliegen, ohne dass solche Wirkungen bekannt wären.

Gemäß des Gutachtens zur „Technischen Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Lufthygiene“ vom Ingenieurbüro für Technischen Umweltschutz Dr.-Ing. Frank Dröscher ist festzustellen, dass die vorhabenbedingten Auswirkungen vernachlässigbar sind, da sich an den schutzbedürftigen Nutzungen keine relevanten Veränderungen der Immissionsbeiträge als Differenz zwischen Prognose-Planfall 2030 und Prognose-Nullfall 2030 ergeben (weitere, detaillierte Informationen sind dem Gutachten zu entnehmen).

Zur Beurteilung der Lärmveränderung durch eine Schwellenverschiebung wurde ein entsprechendes lärmtechnisches Gutachten erstellt. Auf die Lärmsituation in Dortmund und Holzwickede hat die Verlegung der Schwelle 24 keinen Einfluss. An den betrachteten Immissionsorten in Unna ergeben sich (am nächstgelegenen IO 7) geringfügige Pegelerhöhungen von bis zu 0,3 dB tags und 0,5 dB nachts. Auswirkungen auf den festgesetzten Lärmschutzbereich hat das Vorhaben nicht. Weiterführende Informationen sind dem lärmtechnischen Gutachten zu entnehmen. Die landschaftsgebundene Erholung insbesondere nordöstlich des Flughafengeländes ist durch Lärmimmissionen des Vorhabens ebenfalls nicht beeinträchtigt.

C.2 | Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt

Durch das Vorhaben sind anlagebedingt Versiegelungen zu erwarten. Diese Flächen werden jedoch im gleichen Maße an der bisherigen Stelle entsiegelt, so dass diesbezüglich keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Die Neuversiegelungen im Bereich der Anflugbefeuerung durch einige Fundamente für die Seitenreihenfeuer sind so geringfügig, dass diese nicht als erheblich und nachhaltig zu werten sind. Eingriffe im Sinne von § 14 BNatSchG sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Die Änderungen der Versiegelung der innerhalb des Flugplatzgeländes liegenden Flächen sind nicht geeignet, die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich zu beeinträchtigen.

Darüber hinaus sind im Bereich des Vorhabens weder Lebensräume von Arten des Anhangs IV RL 92/43/EWG oder anderen besonders oder streng geschützten Arten anzutreffen mit Ausnahme bestimmter europäischer Vogelarten, die im Bereich des Flughafens nachgewiesen worden sind. Gefährdete Biotoptypen und andere schutzwürdige Bereiche sind ebenfalls nicht zu verzeichnen.

Für die beantragte Schwellenverlegung ist gem. der Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/42/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- und Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz) (vgl. Rd.Erl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und

Verbraucherschutz v. 06.06.2016; - III 4 - 616.06.01.17) und gemäß des Leitfadens „Methodenhandbuch zur Artenschutzprüfung“ eine Artenschutzprüfung, Stufe I vom Büro Landschaftsplanung-Osnabrück * Volpers & Mütterlein GbR im April 2020 durchgeführt worden. Die Artenschutzprüfung Stufe I – Vorprüfung hat ergeben, dass im Bereich des Untersuchungsgebietes Vorkommen europäisch geschützter Arten, hier vor allem Europäische Vogelarten zu erwarten sind. Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG werden vorhabenbedingt jedoch nicht ausgelöst. Weiterführende Angaben sind dem Artenschutzgutachten zu entnehmen.

C.3 | Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden

Durch das Vorhaben sind anlagebedingt Versiegelungen zu erwarten, die aber im gleichen Maße Entsiegelungen vorweisen, so dass hier keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Des Weiteren sind die Neuversiegelungen im Bereich der Anflugbefeuerung durch einige Fundamente für die Seitenreihenbefeuerung so geringfügig, dass diese nicht als erheblich und nachhaltig zu werten sind.

Für dieses Vorhaben ist lediglich für die Fundamente und für den Deckenaufbau der versiegelten Flächen ein Aushub in geringem Maße erforderlich. Bodenverdichtungen (bauzeitlich und/oder dauerhaft) sind nicht zu erwarten. Erhebliche oder nachhaltige Auswirkungen können demnach ausgeschlossen werden.

Im Rahmen der Baumaßnahmen wird der Eintrag von Schmier- und Betriebsstoffen aus Maschinen und Baufahrzeugen in den Boden durch Verwendung von dem Stand der Technik entsprechenden, emissionsarmen Baumaschinen und -fahrzeugen sowie durch ordnungsgemäße Lagerung, Verwendung und Entsorgung von boden- und wassergefährdenden Stoffen, die auf der Baustelle zum Einsatz kommen, vermieden. Bei Unfällen austretende Schadstoffe werden sofort ordnungsgemäß beseitigt.

C.4 | Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Durch das Vorhaben sind anlagebedingt Versiegelungen zu erwarten, die aber im gleichen Maße Entsiegelungen vorweisen, so dass hier keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Des Weiteren sind die Neuversiegelungen im Bereich der Anflugbefeuerung durch wenige Fundamente für die Seitenreihenfeuer so geringfügig, dass sie nicht als erheblich und nachhaltig zu werten sind.

Darüber hinaus befindet sich der Vorhabenbereich weder in einem Überschwemmungsgebiet, Hochwasserentstehungsgebiet, Hochwasserrisikogebiet, Wasserschutzgebiet (Zone I) noch in einem Heilquellenschutzgebiet (Kernzone). Auswirkungen wie die bau- oder betriebsbedingte Entnahme von Grundwasser oder das Einleiten von Oberflächenwasser zur Grundwasseranreicherung können ebenfalls ausgeschlossen werden.

Im Rahmen der Baumaßnahmen wird der Eintrags von Schmier- und Betriebsstoffen aus Maschinen und Baufahrzeugen in den Boden durch Verwendung von dem Stand der Technik entsprechenden, emissionsarmen Baumaschinen und -fahrzeugen sowie durch ordnungsge-

mäße Lagerung, Verwendung und Entsorgung von boden- und wassergefährdenden Stoffen, die auf der Baustelle zum Einsatz kommen, vermieden. Bei Unfällen austretende Schadstoffe werden sofort ordnungsgemäß beseitigt.

C.5 | Bewertung der Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima

Durch das Vorhaben sind anlagebedingt Versiegelungen zu erwarten, die aber im gleichen Maße Entsiegelungen vorweisen, so dass hier keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Des Weiteren sind die Neuversiegelungen im Bereich der Anflugbefeuerung durch einige Fundamente für die Seitenreihenfeuer so geringfügig, dass sie nicht als erheblich und nachhaltig zu werten sind.

Darüber hinaus befindet sich das Vorhaben weder im Bereich von Frischluftschneisen noch innerhalb von Frischluft- und Kaltluftentstehungsgebieten, so dass eine Beeinträchtigung dieser entscheidungsrelevanten Sachverhalte bezüglich des Schutzgutes Luft und Klima ausgeschlossen werden kann.

C.6 | Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft

Durch das Vorhaben sind anlagebedingt Versiegelungen zu erwarten, die aber im gleichen Maße Entsiegelungen vorweisen, so dass hier keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Des Weiteren sind die Neuversiegelungen im Bereich der Anflugbefeuerung durch einige Fundamente für die Seitenreihenfeuer so geringfügig, dass sie nicht als erheblich und nachhaltig zu werten sind.

Zudem befinden sich keine landschaftsbildprägende oder kulturhistorisch bedeutsame Elemente, keine markanten geländemorphologischen Ausprägungen, strukturbildende Landschaften oder naturnahe Landschaften im Vorhabensbereich, so dass Auswirkungen wie die Zer-/Störung von Landschaftselementen/Landschaftsbild ausgeschlossen werden können.

C.7 | Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Innerhalb des Vorhabensbereiches sind keine Elemente des UNESCO-Weltkultur- oder Naturerbes bzw. denkmalrechtlich geschützte Objekte/ Bereiche festzustellen, so dass negative Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter ausgeschlossen werden können.

C.8 | Bewertung der Auswirkungen durch Wechselwirkungen

Zusätzliche oder verstärkte nachteilige Auswirkungen durch Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Mensch (menschliche Gesundheit), Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft /Klima, Landschaft und kulturelles Erbe /sonstige Sachgüter

sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten bzw. ausgeschlossen. Durch das Vorhaben sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten und daher werden Wechselwirkungen zwischen den abiotischen Medien und biotischen Prozessen nicht verstärkt oder gemindert.

C.9 | Bewertung der grenzüberschreitenden Auswirkungen

Durch das Vorhaben sind keine Auswirkungen zu erwarten, so dass Umweltauswirkungen in Nachbarstaaten der BRD ausgeschlossen werden können.

D | Abschließende Gesamteinschätzung

Durch das Vorhaben sind gegenüber der mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 24. Januar 2000 durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten. Versiegelungen sind Entsiegelungen gleich zu setzen. Die Neuversiegelungen sind so geringfügig, dass sie als nicht erheblich gewertet werden können.

Des Weiteren werden die Schutzzwecke der jeweiligen an das Flughafengelände grenzenden Landschaftsschutzgebiete durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgen nicht.

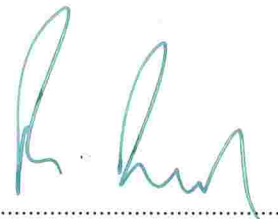
Erhebliche Auswirkungen durch Wirbelschleppen und auf die Lufthygiene durch Veränderung der Emissionen sind ebenfalls ausgeschlossen (vergleiche auch die Gutachten zu den jeweiligen Auswirkungen). Es wird allerdings empfohlen, die Untersuchungen der Dächer und die sich hieraus ergebenden (ggf.) durchzuführenden Maßnahmen analog zu dem bisher bereits durchgeführten Wirbelschleppenvorsorgeprogramm durchzuführen.

Auf die Lärmsituation in Dortmund und Holzwickede hat die Verlegung der Schwelle 24 keinen Einfluss. An den bereits in früheren Untersuchungen berechneten Immissionsorten in Unna ergeben sich lediglich geringfügige Pegelerhöhungen von bis zu 0,3 dB tags und 0,5 dB nachts. Die landschaftsgebundene Erholung insbesondere nordöstlich des Flughafengeländes ist demnach durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Darüber hinaus hat die Artenschutzprüfung Stufe I – Vorprüfung ergeben, dass im Bereich des Untersuchungsgebietes Vorkommen europäisch geschützter Arten, hier vor allem Europäische Vogelarten, zu erwarten sind. Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG werden vorhabenbedingt jedoch nicht ausgelöst (weiterführende Aspekte siehe hierzu auch das Artenschutzgutachten).

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass für dieses Vorhaben **keine UVP-Pflicht** besteht.

Bottrop-Kirchhellen, 05.05.2020



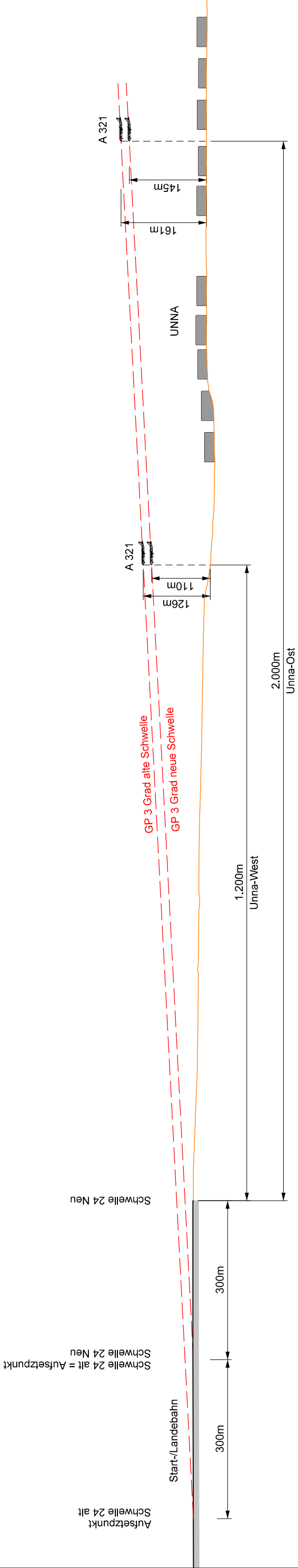
Dipl.-Ing. Peter Drecker



Anlage 1

(Quelle „PROJECT:airport GmbH“)

Anlage 1



Planinhalt:

Lageplan / Längsschnitt
Anflug A321 auf THR 24

Quelle: PROJECT:airport GmbH