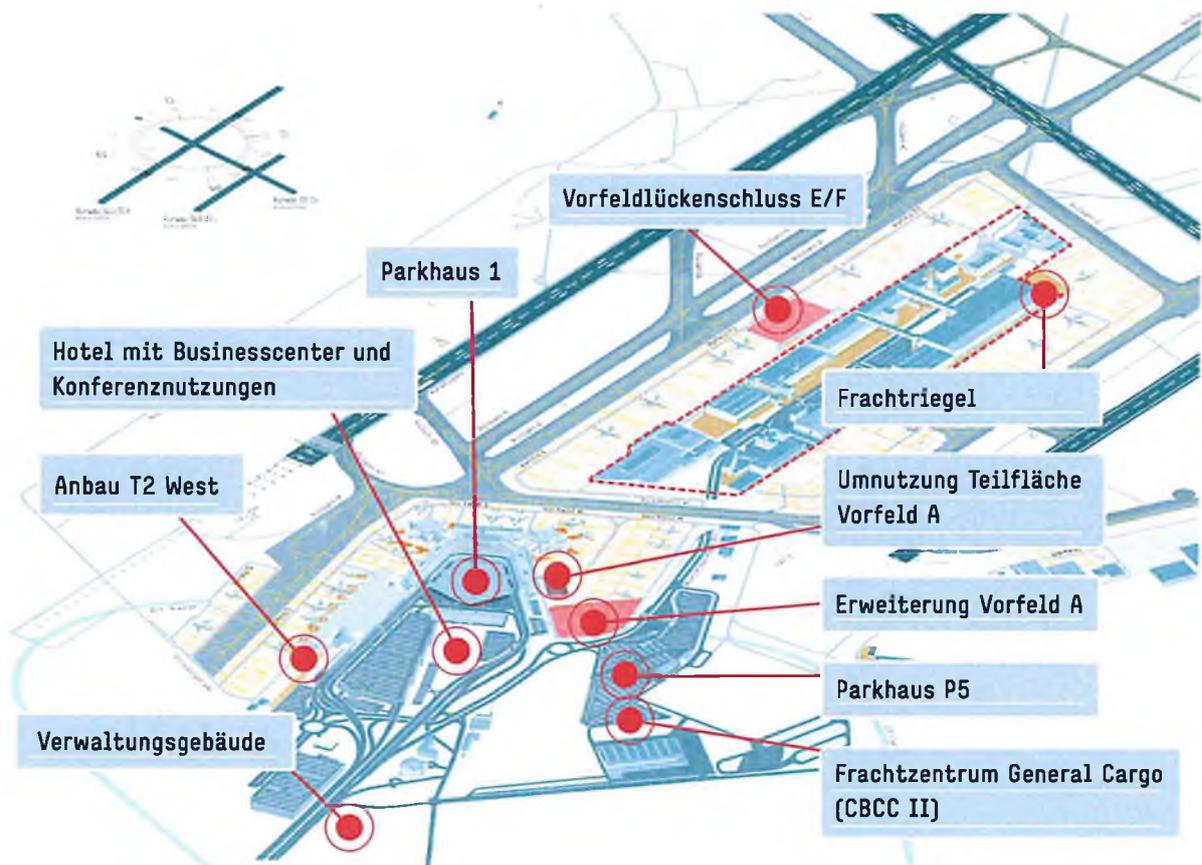




Köln Bonn Airport

Planfeststellungsverfahren Flughafen Köln/Bonn

Planfeststellungsantrag
gemäß § 8 Abs. 1 und Abs. 4 LuftVG





Antragsteller: Flughafen Köln/Bonn GmbH

Projektleitung: Volker Steingroß

Leiter Geschäftsbereich Strategische Flughafenentwicklung / Recht / Einkauf

Tel.: +49 (0) 22 03 – 40-40 55

Fax: +49 (0) 22 03 – 40-27 03

volker.steingross@koeln-bonn-airport.de

A.	Antrag	6
I.	Feststellung von Plänen	7
II.	Feststellung von Verzeichnissen	8
III.	Flugbetriebsflächen, Hochbauten und sonstige bauliche Anlagen	8
B.	Antragsbegründung	10
I.	Funktion des Flughafens Köln/Bonn	10
I.1	Der Flughafen Köln/Bonn	10
I.2	Luftverkehrsstandort Nordrhein-Westfalen	10
II.	Beschreibung der Vorhaben	10
II.1	Änderung und Erweiterung von Flugbetriebsflächen	11
II.2	Neuordnung des Frachtriegels	12
II.3	Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo	13
II.4	Anbau Terminal 2 West	14
II.5	Flächenneuordnung Vorfahrtbereich für flughafeninduzierte / flughafenaffine Nutzungen	14
II.6	Ver- und Entsorgung	15
II.7	Rückbaumaßnahmen	15
II.8	Baustelleneinrichtung und Baulogistik	15
II.9	Entwässerung und Grundwasserhaltung	17
II.10	Inanspruchnahme von Wald, Biotopen, Natur und Landschaft	20
II.11	Grundinanspruchnahme	22
III.	Zulassungsentscheidungen und Genehmigungen	22
III.1	Flugbetriebsflächen und Flughafengelände	22
III.2	Frachtriegel	23
III.3	Frachtzentrum, Verwaltungsgebäude, Hotel, Parkierung	23
III.4	Terminal 2	23
III.5	Terminalvorfahrt	23
IV.	Gesamt- und Fachplanungen	23
IV.1	Raumordnung	23
IV.2	Bauleitplanung	25



IV.3	Fachplanungen.....	26
V.	Planrechtfertigung.....	26
V.1	Planungsziel.....	26
V.2	Erweiterung der Vorfeldflächen.....	27
V.3	Neuordnung des Frachtriegels.....	29
V.4	Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo.....	33
V.5	Anbau Terminal 2 West.....	34
V.6	Neuordnung Vorfahrtbereich.....	35
VI.	Eignung des Geländes	36
VII.	Alternativen.....	37
VII.1	Gesamtvorhaben	37
VII.2	Erweiterung der Vorfeldflächen.....	38
VII.3	Neuordnung des Frachtriegels.....	40
VII.4	Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo.....	44
VII.5	Anbau Terminal 2 West.....	45
VII.6	Neuordnung Vorfahrtbereich.....	46
VIII.	Auswirkungen.....	47
VIII.1	Bezugszeitpunkt, Prognosenullfall und Prognoseplanfall.....	47
VIII.2	Auswirkungen auf den Luftverkehr.....	49
VIII.3	Auswirkungen auf den Straßenverkehr.....	52
IX.	Umweltauswirkungen	53
IX.1	Immissionen.....	54
IX.2	Schutzgut Mensch.....	59
IX.3	Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt.....	60
IX.4	Boden, Fläche	61
IX.5	Wasser	61
IX.6	Luft/Klima	62
IX.7	Landschaft	63
IX.8	Kultur- und sonstige Sachgüter, kulturelles Erbe	63
IX.9	Wechselwirkungen	63
IX.10	Natura 2000-Gebiete	64
IX.11	Artenschutz	64



X.	Sonstige Auswirkungen	65
X.1	Kommunale Planungshoheit	65
X.2	Eigentum und Rechte Dritter	66
X.3	Sonstige Belange	66
XI.	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung	66
XII.	Ergebnis	66



A. Antrag

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH beantragt beim Ministerium für Verkehr (bisher Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr) des Landes Nordrhein-Westfalen, den Plan zur Änderung des bestehenden Flughafens Köln/Bonn durch

- **Änderung und Erweiterung von Flugbetriebsflächen**

Erweiterung Vorfeld A: Schaffung zusätzlicher Abstellpositionen durch eine Erweiterung des Vorfelds A

Umnutzung Teilfläche Vorfeld A: Nutzung der bisher mit einer Gepäckhalle bebauten Fläche als Abstellpositionen

Vorfeldlückenschluss E/F: Schaffung von Abstellpositionen durch Verbindung der Vorfelder E und F

- **Neuordnung des Frachtriegels**

Frachtriegel: Neuordnung der baulichen und sonstigen Nutzungen innerhalb des Luftsicherheitsbereichs zwischen den Vorfeldern E und F im Osten und V und W im Westen

Verwaltungsgebäude: Verlagerung der Flughafenverwaltung aus dem Frachtriegel in den Bereich der heutigen Tennisplätze an der Waldstraße

- **Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo**

Frachtzentrum General Cargo (CBCC II): Erweiterung des Frachtzentrums „Cologne Bonn Cargo Center“ (CBCC) um ein zusätzliches Frachtgebäude

Parkhaus P5: Errichtung eines Parkhauses auf dem Mitarbeiterparkplatz P5 als Ersatz für die durch den Bau des CBCC II wegfallenden Parkplätze auf dem Parkplatz P5

- **Neuordnung Terminal 2**

Anbau T2 West: Errichtung eines Anbaus nordwestlich an das Terminal 2

- **Flächenneuordnung Vorfahrtbereich für flughafeninduzierte /flughafenaffine Nutzungen**

Hotel: Neubau eines Hotels mit Businesscenter und Konferenznutzungen sowie flughafenaffine Nutzungen (terminalnahe Büros der am Flughafen ansässigen Unternehmen und Behörden)

Parkhaus P1: Ersatzneubau des bestehenden Parkhauses P1

nach § 8 Abs. 1 und Abs. 4 LuftVG i. Verb. m. §§ 72 ff VwVfG NRW nach Maßgabe der folgenden Pläne und Verzeichnisse festzustellen und damit Errichtung und Betrieb dieser Anlagen zuzulassen, einschließlich aller für die Errichtung und den Betrieb des Vorhabens erforderlichen behördlichen Entscheidungen nach Bundes und Landesrecht, insbesondere einschließlich öffentlich-rechtlicher Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen, Planfeststellungen, Plangenehmigungen, Befreiungen und Ausnahmen (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW) und einschließlich aller erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen.

I. Feststellung von Plänen

Die Feststellung folgender Pläne wird beantragt:

Nr.	Plan Nr.	Titel	Maßstab	Ordner
1	1027-G-V-1T-LP-1	Plan der baulichen Anlagen - Anlage 1: Erweiterung Vorfeld A, Umnutzung Teilfläche Vorfeld A	1:1.000	1
1a	LP RAMPAE 01	Lageplan Flächen Erweiterung Vorfeld A	1:1.000	1
1b	RQ RAMPAE 01	Regelquerschnitt Erweiterung Vorfeld A	1:100	1
1c	LP RAMPA 01	Lageplan Flächen Umnutzung Teilfläche Vorfeld A	1:1.000	1
1d	RQ RAMPA 01	Regelquerschnitt Umnutzung Teilfläche Vorfeld A	1:20	1
2	1027-G-V-1T-LP-2	Plan der baulichen Anlagen - Anlage 2: Vorfeldlückenschluss E/F	1:1.000	1
2a	CGN-EF-PFA-03	Vorfeldlückenschluss E/F Lageplan mit Höhenlinien	1:1.000	1



Nr.	Plan Nr.	Titel	Maßstab	Ordner
2b	CGN-EF-PFA-05	Vorfeldlückenschluss E/F Vorfeldschnitte	1:1.000 /1:100	1
3	1027-G-V-1T-LP-I	Plan der baulichen Anlagen - Anlage 3: Frachtriegel	1:2.500	1
4	1027-G-V-1T-LP-II	Plan der baulichen Anlagen - Anlage 4: Frachtzentrum General Cargo	1:1.000	1
5	1027-G-V-1T-LP-III	Plan der baulichen Anlagen - Anlage 5: Sonstige Hochbauflächen, Parkhaus 1, Hotel u. Anbau T2 West	1:1.000	1
6	1027-G-V-1T-LP-IV	Plan der baulichen Anlagen - Anlage 6: Verwaltungsgebäude	1:1.000	1

II. Feststellung von Verzeichnissen

Die Feststellung folgender Verzeichnisse wird beantragt:

- Maßnahmenverzeichnis zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

III. Flugbetriebsflächen, Hochbauten und sonstige bauliche Anlagen

Für den Vollzug der Pläne der Flugbetriebsflächen, Hochbauten und sonstigen baulichen Anlagen wird Folgendes beantragt:

- Flugbetriebsflächen sind bis zur Grenze der planfestgestellten Flugbetriebsfläche (Baugrundstück) auszuführen. Ein Vortreten über oder ein Zurücktreten hinter die Grenze ist in geringfügigem Ausmaß zulässig.
- Eine Über- oder Unterschreitung der in den Plänen der Flugbetriebsflächen dargestellten Höhen ist bis zu +/- 60 cm zulässig.
- Die Errichtung von Hochbauten und sonstigen baulichen Anlagen ist innerhalb der in den Plänen [Anlagen 1-6 zum Plan der baulichen Anlagen] ausgewiesenen Baugrundstücke zulässig. Soweit eine Baugrenze nicht festgesetzt ist, ist die Grenze des Baugrundstücks die Baugrenze.
- Ein Vortreten von Gebäudeteilen über die Baugrenzen/Grenzen des Baugrundstücks in geringfügigem Ausmaß ist zulässig.



- Eine Überschreitung der festgesetzten Höhe baulicher Anlagen durch technische Aufbauten für Antennen, Klima- und Lüftungstechnik und sonstige technische Einrichtungen ist zulässig, wenn der Vorhabenträger nachweist, dass keine Beeinträchtigungen der Hindernisfreiflächen des Start- und Landebahnsystems und/oder der Tower-Sichtbeziehungen gegeben sind.
- Die Grundfläche untergeordneter Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne des § 14 BauNVO, von Stellplätzen und Garagen mit Zufahrten, von Erschließungsstraßen sowie von baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, die das Grundstück lediglich unterbauen, wird nicht auf die Grundfläche angerechnet.
- Auf den Baugrundstücken sind die für die Erschließung erforderlichen Straßen einschließlich Durchfahrten zulässig. Die Nutzung der Baugrundstücke für Anlagen des ruhenden Verkehrs ist zulässig.

Die Feststellung der Baugrundstücke hat keine Ausschlusswirkung derart, dass bauliche Anlagen auf dem Flughafengelände außerhalb ihres Umgriffs ausgeschlossen sind. Die Zustimmungsvorbehalte zugunsten der DFS zu den einzelnen Hochbauvorhaben im Rahmen des jeweiligen Baugenehmigungsverfahrens bleiben unberührt.

**B. Antragsbegründung****I. Funktion des Flughafens Köln/Bonn****I.1 Der Flughafen Köln/Bonn**

Der Flughafen Köln/Bonn ist einer der größten Verkehrsflughäfen in der Bundesrepublik Deutschland. Er lag im Jahr 2016 mit rund 11,9 Mio. Passagieren pro Jahr bundesweit auf Platz 6 aller Verkehrsflughäfen. Bei der Luftfracht belegt der Flughafen Köln/Bonn hinter den Flughäfen Frankfurt/Main und Leipzig-Halle Platz 3. Neben dem Flughafen Leipzig/Halle ist er der einzige Flughafen in Deutschland, an dem internationale Expressfrachtdienstleister ein Expressluftfrachtdrehkreuz betreiben. Der Flughafen ist die Heimatbasis der Passagierfluggesellschaften Germanwings und Eurowings. Seit dem Jahr 2015 bietet die Passagierfluggesellschaft Eurowings am Flughafen Köln/Bonn Interkontinentalflüge an.

Der Flughafen beschäftigt unmittelbar rund 1.800 Mitarbeiter. Auf der Arbeitsstätte Flughafen sind mehr als 14.000 Menschen direkt beschäftigt. 26.000 Arbeitsplätze in der Region hängen vom Flughafen ab.

I.2 Luftverkehrsstandort Nordrhein-Westfalen

Der Flughafen Köln/Bonn ist einer von drei internationalen Verkehrsflughäfen des Landes Nordrhein-Westfalen. Er bindet neben dem Flughafen Düsseldorf die Europäische Metropolregion Rhein-Ruhr an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz an. Eine besondere Bedeutung kommt ihm als Frachtflughafen zu.

II. Beschreibung der Vorhaben

Zur Planfeststellung beantragt werden Flugbetriebsflächen (Vorfelderweiterung) und bauplanungsrechtliche Festsetzungen nach § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG. Die bauplanungsrechtlichen Festsetzungen schaffen den rechtlichen Rahmen für die Errichtung von Hochbauten. Die Baugenehmigung für die Hochbauten muss gesondert beantragt werden, da sie nicht von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung erfasst wird (§ 9 Abs. 1 LuftVG). Die Festsetzung von Bauflächen hat keine Ausschlusswirkung dahingehend, dass außerhalb ihres Umgriffs künftig keine Hochbauten zulässig sein sollen. Sie dient der internen Ordnung der betroffenen Bereiche. Außerhalb ihres Umgriffs können auch künftig Hochbauten nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsgrundlagen (§§ 8 ff. LuftVG bzw. §§ 30 ff. BauGB) zugelassen werden.

II.1 Änderung und Erweiterung von Flugbetriebsflächen

II.1.1 Erweiterung Vorfeld A und Umnutzung Teilfläche Vorfeld A Gepäckhalle

Zur Planfeststellung beantragt wird die Erweiterung des bestehenden Vorfelds A im Südwesten des Terminal 1. Die Erweiterungsfläche grenzt im Westen an die Heinrich-Steinmann-Straße an. Sie hat eine Gesamtgröße von 29.500 m². Die Fläche soll vorrangig für die Abstellung von Passagierflugzeugen genutzt werden. Unter Ausschöpfung der entsprechenden Spielräume bei der Bodenabfertigung können beispielsweise sechs Abstellpositionen für Luftfahrzeuge des ICAO Code C wie etwa Airbus A320/Boeing 737 eingerichtet werden. Die Fläche ist bereits baulich angelegt. Das für die Erweiterung erteilte Negativattest der Planfeststellungsbehörde wurde jedoch durch rechtskräftiges Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.12.2014 aufgehoben. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat die Nutzung des Vorfelds durch Verfügung vom 29.01.2015 untersagt. Mit dem Planfeststellungsverfahren sollen die Voraussetzungen für die Nutzungsaufnahme geschaffen werden.

Eine weitere Arrondierung der Vorfelder im Bereich der Passagierterminals erfolgt unmittelbar östlich der Erweiterungsfläche für das Vorfeld A. Dort befindet sich auf einer ehemals als Vorfeld genehmigten und angelegten Fläche eine im Jahr 1990 errichtete Halle für die Gepäcksortierung. Die Sortierfunktion soll künftig in die Terminalgebäude integriert werden. Auf dieser Teilfläche können beispielsweise zwei Abstellpositionen für Luftfahrzeuge des ICAO Code C wie Airbus A320/Boeing 737 geschaffen werden.

II.1.2 Vorfeldflächen E - F (Vorfeldlückenschluss)

Südwestlich der Start- und Landebahn 14L/32R sowie des Rollwegs A wird eine Fläche zwischen den heutigen Vorfeldern E und F als Vorfeld zur Planfeststellung beantragt. Dort befand sich bis zum Jahr 2011 eine Sprengstoffsimulationskammer („S-Kammer“). Sie wurde abgerissen, weil für sie wegen modernerer Kontrollmöglichkeiten kein Bedarf mehr bestand. Auch diese Fläche ist bereits baulich angelegt. Sie soll künftig überwiegend als Vorfeld für die Frachtabfertigung genutzt werden. Mit einer Breite von ca. 155 m und einer Tiefe von ca. 115 m umfasst sie eine Fläche von ca. 18.000 m² und schließt nordwestlich an das Vorfeld E und südöstlich an das Vorfeld F an. Auf dieser Fläche können beispielsweise zwei Luftfahrzeuge des Musters Boeing 777 oder Boeing 747 abgestellt werden.



II.2 Neuordnung des Frachtriegels

Im Bereich des sog. Frachtriegels soll für eine Fläche von ca. 340.000 m² ein Plan baulicher Anlagen festgestellt werden. Dieser enthält Festlegungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung in diesem Bereich. Eine Bauweise wird nicht festgesetzt; die Bauvorhaben können in offener, geschlossener oder abweichender Bauweise errichtet werden. Durch eine entsprechende Festsetzung der Nutzungsart wird ein bauplanungsrechtlicher Rahmen für flughafentypische und flughafenaffine Nutzungen für Luftfrachteinrichtungen, Flughafenbetriebsdienste wie Bodenabfertigung und Wartung geschaffen.

II.2.1 Frachtanlagen, Flughafendienste und sonstige Einrichtungen

Die als Frachtflächen (FF) festgesetzten Flächen grenzen direkt an die Vorfelder im Frachtbereich an. Festgesetzt werden die Grundfläche (in m²) und die maximale Höhe der baulichen Anlagen (in m). Von einer weitergehenden planerischen Strukturierung wird zugunsten einer hohen baulichen Flexibilität bei der Anordnung der Gebäude abgesehen.

Auf den als Betriebsflächen (BF) festgesetzten Nutzungen werden flugbetriebliche Nutzungen wie Tower, Winterdienste und Flughafenfeuerwehr angeordnet. Die Fläche für den Tower orientiert sich am Bestand. Die weiteren als BF festgesetzten Flächen dienen der Unterbringung von Flugbetriebsdiensten wie Winterdiensten und Feuerwehr. Ihr Standort wurde nach operativen Gesichtspunkten gewählt. Der künftige Standort für die Flughafenfeuerwehr liegt zentral zu den möglichen Einsatzorten.

II.2.2 Hangar

Zu den flugbetrieblichen Einrichtungen zählen die im Bestand vorhandenen Hangars (Hangar 1 – 3) im Frachtriegel. Die Planung schafft die Voraussetzungen für den Ersatz der bisherigen überalterten Hangars durch die Errichtung größer dimensionierter Hangargebäude mit einer Grundfläche von 38.000 m². Die Hallen können eine Höhe von bis zu 30 m haben. Damit können künftig Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen z.B. von der Größe einer Airbus A330 vollständig in der Halle durchgeführt werden.

II.2.3 Verwaltung

Die Neuordnung des Frachtriegels führt zu einer Verdrängung von vorhandenen Nutzungen. Büroflächen ohne direkten Bezug zur Frachtabfertigung, zur Flugzeugwartung, zur Luftsicherheit (DFS), zur Flughafenfeuerwehr, zum Winterdienst, zur Allgemeinen Luftfahrt und zur Bodenabfertigung sollen verlegt werden. Ein Teil dieser Nutzungen wird in Bestandsge-

bäuden auf dem Flughafen untergebracht werden. Die Verwaltungseinheiten der Flughafenverwaltung sollen außerhalb des Sicherheitsbereichs im Bereich der heutigen Tennisplätze an der Waldstraße - westlich des bestehenden Hotels - verlagert werden. Als Nutzungsart setzt der Plan baulicher Anlagen Gewerbliche Flächen (GwF) fest. Das Vorhaben wird über eine Grundfläche von 4.500 m² und voraussichtlich über eine Brutto-Geschossfläche von ca. 25.000 m² verfügen. Seine Höhe ist auf 25,5 m begrenzt. Auch die im Frachtriegel wegfallenden Stellplätze für die Flughafenverwaltung werden an dem neuen Standort untergebracht.

II.2.4 Begradigung der Heinrich-Steinmann-Straße

Die Flächenoptimierung im Frachtriegel macht eine Begradigung des heutigen Verlaufs der Heinrich-Steinmann-Straße erforderlich. Der Plan baulicher Anlagen setzt dazu eine Straßenverkehrsfläche (SF) fest. Die interne Erschließung des Frachtriegels erfolgt durch Betriebsstraßen.

II.3 Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo

Im Bereich des bestehenden Frachtzentrums CBCC sollen die planerischen Voraussetzungen für die beabsichtigte Erweiterung des multifunktionalen Frachtzentrums geschaffen werden.

II.3.1 Frachtzentrum General Cargo

Unmittelbar an das bestehende Frachtzentrum CBCC angrenzend weist der Plan baulicher Anlagen in dem Baugrundstück eine Grundfläche von 21.400 m² aus. Davon sind bereits 12.000 m² durch das bestehende CBCC I belegt. Die Fläche liegt außerhalb des Flughafensicherheitsbereichs. Als Nutzungsart setzt der Plan Frachtflächen (FF) fest. Das Frachtgebäude des CBCC II wird auf einer Grundfläche von 9.400 m² errichtet werden. Der Plan legt eine maximale Höhe von 17 m fest. Das Vorhaben dient dem Umschlag von Standardfracht. In der Halle sind Palettenstationen mit den entsprechenden Fördersystemen (keine Sortieranlage) und Kühlkammern für Standardfracht sowie die für die Frachtabfertigung erforderlichen Büro- und Sozialräume vorgesehen.

II.3.2 Parkhaus P5 als Ersatz für wegfallende Stellplätze

Der Erweiterungsbau des CBCC II wird auf dem derzeitigen Parkplatz P5 errichtet werden. Dadurch entfallen auf dem Parkplatz P5 und dem Frachtgelände ca. 1.050 Stellplätze. Der Wegfall wird durch die Errichtung eines mehrgeschossigen Parkhauses mit einer Grundfläche



von ca. 6.500 m² kompensiert. Als Nutzungsart setzt der Plan baulicher Anlagen Parkierungsanlagen (PA) fest. Die Höhe des Gebäudes ist auf 15 m beschränkt. In dem Parkhaus können bis zu 1.263 Stellplätze errichtet werden. Es wird über eine im Eigentum des Flughafens stehende Straße an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden werden.

II.4 Anbau Terminal 2 West

Westlich des Terminals 2 soll eine Fläche für einen Anbau an das Terminalgebäude festgestellt werden. Der Anbau wird eine Grundfläche von 2.700 m² und eine maximale Höhe von 17,1 m haben. Der Plan baulicher Anlagen setzt als Art der Nutzung Terminalanlagen (TA) fest.

II.5 Flächenneuordnung Vorfahrtbereich für flughafeninduzierte / flughafenaffine Nutzungen

Der Vorfahrtbereich des Flughafens wird einer Neuordnung unterzogen.

II.5.1 Hotel und Kongresszentrum

Im Plan baulicher Anlagen wird im Bereich des Flughafenzubringers ein Baugrundstück für ein Hotel mit Konferenzzentrum und flughafenaffinen Nutzungen wie z.B. terminalnahe Büros der am Flughafen ansässigen Behörden und Unternehmen mit einer Grundfläche von insgesamt 7.500 m² ausgewiesen. Neben den flughafenaffinen Nutzungen ist ein Hotel mit rd. 220 Zimmern und einer voraussichtlichen Brutto-Geschossfläche von ca. 9.600 m² einschließlich eines Bereichs mit Konferenznutzungen geplant. Als Nutzungsart wird Gewerbliche Fläche (GwF) festgelegt. Die Gebäudehöhe ist auf 24 m begrenzt.

II.5.2 Parkhaus P1

Im Zuge der Neuordnung des Vorfahrtbereichs setzt der Plan baulicher Anlagen eine Fläche für ein Parkhaus fest. Dort befindet sich das Parkhaus P1. Es wird abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden. Die Baugenehmigung für diesen Ersatzneubau liegt bereits vor. Sie wurde am 09.08.2011 erteilt und zuletzt am 14.10.2016 verlängert. Der Plan baulicher Anlagen setzt als Nutzungsart Parkierungsanlagen (PA), eine Grundfläche von 19.000 m² und eine maximale Höhe von 16 m fest.

II.5.3 Querspange zwischen den Terminals

Ergänzt wird das Parkhaus durch eine Querspange mit einer Grundfläche von 1.400 m² auf einer Höhe von 12 m zwischen den Vorfahrten auf der Abflugebene zwischen den Terminals

T1 und T2. Der Verkehr zum Terminal T2 soll nicht mehr wie bisher an der Vorfahrt des Terminal T1 vorbeigeführt, sondern über die Querspange direkt zum Terminal T2 geleitet werden.

II.6 Ver- und Entsorgung

Für die Ver- und Entsorgung der zu errichtenden Hochbauten sind Anbindungen an Wasser-, Abwasser-, Elektrizität-, Gas-/Fernwärme- und Kommunikationsmedien erforderlich. Die Anbindung erfolgt gebäudeintern oder über Nebenanlagen und sonstige Einrichtungen nach § 14 BauNVO. Diese Nebenanlagen sind sowohl auf den Baugrundstücken als auch außerhalb davon zulässig. Die Festsetzung von Baugrundstücken schließt bauliche Anlagen außerhalb ihres Umgriffs nicht aus.

II.7 Rückbaumaßnahmen

Infolge der verschiedenen Teilvorhaben werden Rückbaumaßnahmen erforderlich. Zurückgebaut werden ausschließlich Hochbauten und Einrichtungen im Eigentum der Flughafen Köln/Bonn GmbH. Zurückzubauen sind das Parkhaus P1 (dafür ist eine Abbruchgenehmigung beantragt), die Gepäckhalle, die Tennisplätze im Bereich des künftigen Verwaltungsgebäudes sowie die Sozialräume im Bereich des Anbaus T2 West. Anpassungs- und Teilrückbaumaßnahmen sind ferner bei Privatstraßen erforderlich, nämlich im Bereich des Flughafen-zubringers, der Heinrich-Steinmann-Straße und der Anbindung des Parkplatzes P5. Weitere Abbruchmaßnahmen werden bei der Umsetzung der baulichen Maßnahmen im Bereich des Frachtriegels erforderlich werden.

Die Entscheidungen der Baugenehmigungsbehörden für den Abbruch der Hochbauten werden ggf. separat (Gepäckhalle) bzw. im Zusammenhang mit den für einen Neubau erforderlichen Baugenehmigungsverfahren eingeholt.

Bauliche Anlagen oder öffentliche Verkehrswege, die im Eigentum bzw. der Baulast Dritter stehen, müssen im Zusammenhang mit der Umsetzung der festzustellenden Pläne nicht abgerissen oder angepasst werden.

II.8 Baustelleneinrichtung und Baulogistik

Flächen für die Baustelleneinrichtung und Baustraßen werden nicht zur Planfeststellung beantragt. Flächen Dritter müssen dafür nicht in Anspruch genommen werden.

Für die Vorfelderweiterungen (Vorfeld A, Vorfeldlückenschluss) sind weitere Tiefbaumaßnahmen nicht erforderlich. Die Flächen sind bereits hergerichtet. Nur die Gepäckhalle auf



dem Vorfeld A muss rückgebaut werden. Unabhängig davon werden die Versiegelungen dieser Flächen u.a. in der Umweltverträglichkeitsstudie und im Landschaftspflegerischen Begleitplan bewertet.

Die Baustelleneinrichtung für die im Zusammenhang mit der Neuordnung des Frachtriegels anfallenden Baumaßnahmen erfolgt im Bereich des Frachtriegels auf bereits versiegelten Freiflächen in der Nachbarschaft des jeweiligen Vorhabens. Weil die notwendigen Baumaßnahmen sukzessive erfolgen und nur in Abstimmung und im Einvernehmen mit den jeweiligen Mietern und Nutzern der Abfertigungseinrichtungen durchgeführt werden können, lässt sich die Lage der Baustelleneinrichtungsflächen nicht im Voraus abschließend bestimmen. Sie wird von Fall zu Fall innerhalb des Frachtriegels so festgelegt, dass sie die Nutzungsabläufe sowie den internen Zu- und Ablieferverkehr möglichst nicht bzw. möglichst wenig beeinträchtigt. Baustellenstraßen müssen nicht eingerichtet werden. Die erforderliche Anpassung der Heinrich-Steinmann-Straße wird unter Verkehr erfolgen, damit die Erschließung des Frachtriegels dauerhaft sichergestellt wird. Die dafür benötigte Baustellenlogistik wird ebenfalls auf Freiflächen innerhalb des Frachtriegels bereitgestellt.

Die Baustelleneinrichtungsfläche für das künftige Verwaltungsgebäude muss nicht planfestgestellt werden. Auch sie wird auf Grundstücken im Eigentum der Flughafen Köln/Bonn GmbH realisiert werden. Vorgesehen sind die Freiflächen am künftigen Verwaltungsgebäude sowie eine teilversiegelte Fläche am CBCC. Die Erschließung der Baustelle erfolgt über den Autobahnzubringer, die Heinrich-Steinmann-Straße, die Germanwings-Straße sowie die Waldstraße.

Die Baustellenlogistik für den Erweiterungsbau des Frachtzentrums General Cargo (CBCCII) und für das Parkhaus P5 wird ebenfalls auf Grundstücken im Eigentum der Flughafen Köln/Bonn GmbH bereitgestellt werden. Auch dafür ist vorrangig die teilversiegelte Fläche am CBCC vorgesehen. Alternativ werden die Stellplatzflächen des P5 herangezogen. Die temporär entfallenden Mitarbeiterstellplätze werden vorübergehend im P3 bereitgestellt. Eine Inanspruchnahme von Flächen Dritter ist nicht vorgesehen. Die Baustelle wird über den Autobahnzubringer und die Heinrich-Steinmann-Straße erschlossen werden.

Der Erweiterungsbau für das Terminal 2 wird als Anbau an das vorhandene Terminalgebäude errichtet werden. Die dafür erforderliche Baustellenlogistik wird auf flughafeneigenen Flächen im Bereich der Parkflächen P32 bzw. P Nord bereitgestellt werden. Die Baumaßnahmen werden so abgestimmt, dass der Zu- und Abbringerverkehr zum Terminal möglichst wenig beeinträchtigt werden wird. Es ist geplant, die Baustelle über den Kreisell Nordallee zu erschließen.

Die Baumaßnahmen für die Neuordnung der Terminalzufahrt werden ebenfalls zeitlich sukzessive erfolgen. Die Baustelleneinrichtungsflächen werden voraussichtlich auf bereits versiegelten Parkplatzflächen im Bereich der Terminalzufahrt errichtet. Auch diese Flächen stehen im Eigentum der Flughafen Köln/Bonn GmbH. Eine Planfeststellung als Baustelleneinrichtungsfläche ist nicht geboten. Die Erschließung der Baustelle erfolgt über den Flughafenzubringer und die Kennedy-Straße.

II.9 Entwässerung und Grundwasserhaltung

Die Oberflächen- und Niederschlagsentwässerung im Zusammenhang mit den jeweiligen Teilvorhaben erfolgt über das vorhandene Entwässerungssystem. Die Notwendigkeit einer Grundwasserhaltung hängt von der konkreten Ausführung der Hochbauten ab und kann in Einzelfällen unter Berücksichtigung der jeweiligen Grund-/Schichtwasserstände projektspezifisch und temporär erforderlich werden. Die erforderlichen wasserrechtlichen Zulassungen werden im Rahmen der Bauausführung eingeholt. Versagungsgründe sind nicht ersichtlich. Das Vorhaben ist mit den Anforderungen des Wasserrechts, insbesondere den Vorgaben des Verschlechterungsverbots und des Verbesserungsgebots vereinbar.

Einzelheiten können dem Fachbeitrag zu den Belangen der Wasserrahmenrichtlinie entnommen werden.

II.9.1 Entwässerungskonzept des Flughafens

Das auf der Gesamtfläche des Flughafens anfallende Abwasser wird im Trennsystem abgeleitet. Das auf den befestigten Flächen und den Dachflächen anfallende Niederschlagswasser wird über ein Regenwassernetz gesammelt und in die Gewässer Sand-, Butz-, Brandwege- und Entenbach sowie in den Rheinkanal II eingeleitet. Behandlungsbedürftige Niederschlagsabflüsse werden über Behandlungsanlagen geführt, die aus für den kritischen Regenabfluss ausgelegten Regenklärbecken mit Dauerstau bestehen. Flächen, auf denen eine Enteisung von Luftfahrzeugen erfolgen darf, entwässern im Enteisungsfall in die kommunale Großkläranlage Köln/Stammheim. Nicht behandlungsbedürftige Niederschlagsabflüsse werden direkt in das Regenrückhaltebecken I eingeleitet. Die Niederschlagsabwässer werden in beiden Regenrückhaltebecken I und II zwischengespeichert und gedrosselt an die Urbacher Senke und den Rheinkanal II weitergeleitet. Als weiterer Speicher wird das Pufferbecken II mit einem eigenen Netzausgang in den Rheinkanal II betrieben. Die Zuläufe in die Regenrückhalte- und Pufferbecken können über Verzweigungs- und Schieberbauwerke gesteuert und entsprechend den Zulauf und den festgelegten Soll-Ablaufwerten in die Urbacher Senke, den Rheinkanal II und die Kläranlage Stammheim abgeleitet werden.



Die Einleitungen wurden durch die wasserrechtliche Erlaubnis der Stadt Köln vom 16.12.1994 mit insgesamt bisher 32 Änderungsbescheiden, zuletzt vom 15.11.2016 erlaubt.

Die im Zusammenhang mit der Durchführung der einzelnen Teilvorhaben erforderliche Niederschlagswasserentwässerung ist von diesen Erlaubnissen erfasst. Die bisher zugelassenen Einleitmengen werden nicht überschritten. Neue Einleitstellen müssen nicht errichtet werden. Die hydraulischen Kapazitäten des gesamten Entwässerungssystems sowie der einzelnen Abschnitte werden eingehalten. Die Maßnahmen werden auf Flächen in Übereinstimmung mit den bisher eingereichten Nutzungsprognosen verwirklicht und die Einleitungen überschreiten nicht die an den Einleitstellen zugelassenen hydraulischen Kapazitäten. Von den Vorgaben für behandlungsbedürftige Abwässer wird nicht abgewichen.

II.9.2 Vorhabenbezogene Entwässerung

II.9.2.1 Vorfelderweiterung

Für die Entwässerung des Teilvorhabens Vorfelderweiterung liegen die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse und Zulassungen vor. Sie wurden im Zusammenhang mit der Herrichtung der entsprechenden Flächen eingeholt (29. Änderungsbescheid vom 07.03.2007 der Bezirksregierung Köln; 30. Änderungsbescheid vom 13.09.2009 der Stadt Köln). Von dem Rechtsstreit um die Betriebszulassung des Vorfelds A waren sie nicht betroffen.

II.9.2.2 Neuorganisation Frachtbereich

Die Entwässerung des Frachtbereichs erfolgt auch im Falle der Neuorganisation über die vorhandenen Einleitstellen (vgl. 31. Änderungsbescheid nach § 8 i. V. mit § 9 WHG vom 27.03.2013 der Stadt Köln). Da die Fläche nahezu vollständig versiegelt ist, sind Änderungen der Einleitmengen nicht zu erwarten.

Die Niederschlagsentwässerung des Neubaus des Verwaltungsgebäudes erfolgt über das bestehende Regenwassersystem. Die Flächen sind in der wasserrechtlichen Erlaubnis der Stadt Köln vom 16.12.1994 (in der Fassung der 32. Änderungsgenehmigung) als Prognoseflächen berücksichtigt.

II.9.2.3 Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo

Die Niederschlagswasserentwässerung im Bereich des vorhandenen Frachtumschlagzentrums General Cargo (CBCC I) und des Parkplatzes P5 erfolgt über die Einleitstelle E19 an das Regenrückhaltebecken I. Unter Berücksichtigung der Nutzung der Fläche und der damit verbundenen, in der wasserrechtlichen Erlaubnis der Stadt Köln vom 16.12.1994 festgelegten

Einleitmenge ist keine Änderung der zuvor genannten wasserrechtlichen Erlaubnis erforderlich.

II.9.2.4 Neuordnung Terminal 2

Das auf den Dächern und im Umfeld des Terminal 2 anfallende Niederschlagswasser wird über die Einleitstelle E5 in den Butzbach eingeleitet. Über diese Einleitstellen wird auch das im Zusammenhang mit dem Erweiterungsbau anfallende Niederschlagswasser entwässert werden. Unter Berücksichtigung der derzeitigen Nutzung der Fläche (Gebäude mit Sozialräumen) und der betreffenden Einleitmenge ist eine Änderung der wasserrechtlichen Erlaubnis nicht erforderlich.

II.9.2.5 Neuordnung Terminalvorfahrt

Die Ausweisung von Bauflächen für den Ersatzbau des Parkhauses P1 hat keine Auswirkungen auf die Niederschlagsentwässerung. An der derzeitigen Situation ändert sich durch die Feststellung des Plans nichts. Das vorhandene Parkhaus P1 führt die Entwässerung des anfallenden Niederschlagswassers über die Einleitstelle E4 in den Vorfluter (Butzbach). Über diese Einleitstellen wird auch der bereits genehmigte Ersatzneubau des Parkhauses entwässern. An den bereits genehmigten einzuleitenden Mengen und der Beschaffenheit des einzuleitenden Oberflächenwassers ändert sich durch das Teilvorhaben nichts.

Das gilt auch für die bei der Errichtung der Querspange anfallenden Niederschlagswasser. Ihre Entwässerung erfolgt analog zum Parkhaus P1 über die Einleitstelle E4.

Die Niederschlagsentwässerung für das im Bereich der Terminalvorfahrt vorgesehene Hotel erfolgt ebenfalls über die Einleitstelle E4 in den Butzbach.

II.9.3 Baubedingte Grundwasserhaltung

Für die (bereits erfolgte) Herrichtung der Flugbetriebsflächen im Bereich des Vorfeld A und des Vorfeldlückenschlusses bedarf es keiner baubedingten Grundwasserhaltung.

Eine baubedingte Grundwasserhaltung ist für Hochbauten vorgesehen, wenn sie in das Grundwasser einbinden. Ob dies der Fall sein wird, hängt von der konkreten Ausführungsplanung ab. Die Flughafen Köln/Bonn GmbH wird bei der Errichtung der Bauwerke eine grundwasserschonende Ausführung wählen.



II.10 Inanspruchnahme von Wald, Biotopen, Natur und Landschaft

II.10.1 Wald

Wald im Sinne des § 2 BundeswaldG i.V.m. § 1 LFoG wird durch das Vorhaben nur in einem Randstreifen des Plans baulicher Anlagen bei dem künftigen Verwaltungsgebäude (Teilvorhaben Frachtriegel als Folge der Verlagerung der Verwaltung) in Anspruch genommen.

II.10.2 Biotope

Gesetzlich nach § 30 BNatSchG i.V.m. § 42 LNatSchG NRW geschützte Biotope werden durch die zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen nur in begrenztem Ausmaß in Anspruch genommen.

II.10.2.1 Vorfelderweiterung

Durch die Feststellung des Plans für die Erweiterung des Vorfelds A, die Umnutzung der von der Gepäckhalle belegten Fläche auf dem Vorfeld A in eine Flugbetriebsfläche sowie den Lückenschluss der Vorfelder E/F werden keine gesetzlich geschützten Biotope erheblich bzw. nachhaltig beeinträchtigt oder zerstört. Das gilt unabhängig davon, dass diese Flächen bereits baulich hergerichtet sind. Am Standort der Gepäckhalle befanden sich bereits in der Vergangenheit keine Biotopstrukturen; die Fläche ist seit Jahrzehnten versiegelt. Bei der Herrichtung der Erweiterungsfläche für das Vorfeld A im Jahr 2007 wurden keine gesetzlich geschützten Biotopflächen beansprucht. Für die Erweiterung wurden ausschließlich Flächen in Anspruch genommen, die bereits seit langem einer intensiven Nutzung im Flughafenkernbereich unterlagen und stark anthropogen überprägt waren (Luftfahrzeugabstellung, Parkplatz, ICE-Trasse, Bodeneinbau). Auch am Standort des Vorfeldlückenschlusses befanden sich bei der baulichen Herrichtung im Jahr 2011 keine gesetzlich geschützten Biotope. Die Fläche war unmittelbar vor der Herrichtung mit einem Gebäude (S-Kammer) belegt und wurde unmittelbar nach dessen Rückbau versiegelt.

Einzelheiten können der Umweltverträglichkeitsstudie und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan entnommen werden.

II.10.2.2 Neuorganisation Frachtbereich

Der Bereich des Frachtriegels ist großflächig versiegelt. Zwischen den versiegelten Flächen befinden sich lokal kleinere Grünflächen. Gesetzlich geschützte Biotope befinden sich innerhalb der festgesetzten Baugrundstücke nicht.

An dem für das Verwaltungsgebäude festgesetzten Standort befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope.

Einzelheiten können der Umweltverträglichkeitsstudie und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan entnommen werden.

II.10.2.3 Neuorganisation Terminalvorfahrt

In dem Bereich, in dem im Zuge der Neuordnung der Terminalvorfahrt Hochbauten errichtet werden, befinden sich in Böschungsbereichen kleinere Flächen mit Silikat-Trockenrasen. Sie weisen die Merkmale eines gesetzlich geschützten Biotops auf und werden deshalb vorsorglich als solches eingestuft. Da die zur Planfeststellung beantragten bauplanerischen Festsetzungen eine Überbauung ermöglichen, ist hier eine Beseitigung dieser Biotope im Zuge der Errichtung der künftig dort zulässigen Hochbauten für ein Hotel und Konferenzzentrum sowie für Büronutzungen zu unterstellen.

Einzelheiten können der Umweltverträglichkeitsstudie und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan entnommen werden.

II.10.2.4 Weitere Teilvorhaben

Bei der Errichtung der Hochbauten auf den weiteren zur Planfeststellung beantragten Flächen sind keine gesetzlich geschützten Biotope betroffen.

Einzelheiten können der Umweltverträglichkeitsstudie und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan entnommen werden.

II.10.3 Maßnahmen Landschaftspflegerischer Begleitplan

Für die mit den einzelnen Teilvorhaben verbundenen unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft (§§ 14 ff. BNatSchG; §§ 30 ff. LNatSchG NRW) werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umgesetzt.

Der Kompensationsbedarf ergibt sich vor allem aus der Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen auf dem Flughafengelände. Durch alle Teilvorhaben zusammen werden im Maximalfall bisher unversiegelte Flächen im Umfang von 92.197 m² in Anspruch genommen. Es handelt sich dabei überwiegend um ökologisch gering bis mittel wertige Biotoptypen. Hochwertige Biotoptypen werden nur in nachgeordnetem Flächenumfang beansprucht und sehr hoch wertvolle Biotoptypen sind nicht von den Vorhaben betroffen. Die vorhabenbedingten Biotopwertverluste betragen insgesamt 151.737 Biotopwertpunkte.



Die Kompensation dieser Eingriffe erfolgt auf der Grundlage des am 26.08.2016 zwischen der Flughafen Köln/Bonn GmbH, dem Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen, der Stadt Köln, dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Rheinisch-Bergischen Kreis geschlossenen Ökoko-Konto-Vertrags. Der Vertrag regelt die Einrichtung und Führung eines Ökoko-Kontos für die Kompensation der von der Flughafen Köln/Bonn GmbH verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft. Der Kompensationsflächenumfang von 151.737 Biotopwertpunkten kann funktional in Maßnahmenflächen des Ökoko-Kontos realisiert werden.

Einzelheiten können dem Landschaftspflegerischen Begleitplan entnommen werden.

II.11 Grundinanspruchnahme

Sämtliche planfestzustellenden Anlagen und Flächen mit bauplanungsrechtlichen Festsetzungen befinden sich auf Grundstücken im Eigentum der Flughafen Köln/Bonn GmbH.

Die für die Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft in Anspruch zu nehmenden Grundstücke in der Wahner Heide stehen im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben. Durch Vereinbarung vom 09.05./18.05.2006 mit Ergänzung vom 30.11./04.12.2006 hat die Bundesanstalt der Flughafen Köln/Bonn GmbH die Inanspruchnahme der Flächen für die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen dauerhaft gestattet. Die Bundesanstalt ist verpflichtet, die Laufzeit des Vertrags entsprechend der Dauer der Kompensationsmaßnahmen zu verlängern.

III. Zulassungsentscheidungen und Genehmigungen

III.1 Flugbetriebsflächen und Flughafengelände

Der Flughafen Köln/Bonn ist aus einem militärischen Flugfeld entstanden. Er verfügt über drei Start-/Landebahnen. Zwei der Bahnen, die Bahnen 14 R/32 L und 07/25, wurden vor 1950 angelegt. Die Genehmigung zum Bau der Bahn 14 L/32 R hat das Land Nordrhein-Westfalen nach Maßgabe eines das heutige Flughafengelände umfassenden Lageplans am 12.12.1958 erteilt. Die endgültige Genehmigung zum Betrieb des Flughafens wurde am 03.01.1959 erteilt. Den Betrieb der Bahn 14 L/32 R hat das Land am 16.03.1961 genehmigt. Am 29.07.1965 genehmigte das Land die Rollbahnen S und T sowie das Vorfeld für das geplante Terminal. Die Genehmigung der Taxiways O und N erfolgte am 27.10.1965. Unter dem 11.04.1979 genehmigte das Land die Rollbahnen E und A3. Für das Vorfeld C genehmigte das Land den Plan am 15.03.1996, für das Vorfeld D am 14.05.1997. Für die Vorfelder Fracht West erteilte das Land Zulassungen durch Negativatteste am 25.08.1998, am 19.08.1999 und am 24.08.2000.

III.2 Frachtriegel

Die Gebäude des Frachtriegels wurden ab den 1970er Jahren auf der Grundlage von Baugenehmigungen der Stadt Köln errichtet. Für die Frachtabfertigungshalle der UPS im Frachtriegel liegt eine Baugenehmigung vom 02.04.2003, für die Erweiterung eine Baugenehmigung vom 17.12.2012 vor. Am 12.05.2016 hat die Stadt Köln eine Baugenehmigung für einen Ersatzbau der bisherigen Frachthallen 2 und 3 erteilt. Die Hallen 2 und 3 sind abgebrochen. Mit dem Ersatzbau hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH im September 2016 begonnen.

III.3 Frachtzentrum, Verwaltungsgebäude, Hotel, Parkierung

Das bestehende Frachtzentrum CBCC wurde mit Baugenehmigung vom 10.03.2008 genehmigt.

III.4 Terminal 2

Für das Terminal 2 hat die Stadt Köln am 11.12.1997 eine Baugenehmigung erteilt.

III.5 Terminalvorfahrt

Für den Ersatzbau des P1 liegt eine Baugenehmigung vom 09.08.2011 vor. Sie wurde zuletzt am 14.10.2016 verlängert.

IV. Gesamt- und Fachplanungen

IV.1 Raumordnung

IV.1.1 Landesentwicklungsplan (LEP NRW)

Der Landesentwicklungsplan (LEP NRW) bestätigt die Einordnung des Flughafens Köln/Bonn neben Düsseldorf und Münster-Osnabrück als landesbedeutsamen Flughafen (Ziel 8.1-6). Um diese Funktion zu sichern, ist in den zeichnerischen Darstellungen des LEP seine Festlegung als zielförmiges Vorranggebiet vorgesehen. Diese Festlegung gibt vor, dass die landesbedeutsamen Flughäfen einschließlich der Flächen für die Flughafeninfrastruktur sowie für flughafenaffines Gewerbe bedarfsgerecht zu entwickeln sind. In der Begründung wird darauf hingewiesen, dass sich die Gewerbeentwicklung an den Flughäfen auf flughafenaffines Gewerbe konzentrieren soll. Dies sind Unternehmen, die einen direkten Bezug zum Flugverkehr benötigen. Dadurch soll eine Konkurrenzsituation mit städtebaulich integrierten regionalen und kommunalen Wirtschaftsstandorten vermieden werden.

Zum Lärmschutz enthält der LEP NRW unter Ziff. 8.1-7 die Zielvorgabe an die Regionalplanung, in den Regionalplänen eine Erweiterte Lärmschutzzone, die aus den Empfehlungen der



Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) resultiert, unter anderem um die landesbedeutsamen Flughäfen festzulegen. Funktion der Erweiterten Lärmschutzzone ist es ausweislich der Begründung des LEP NRW, die kommunale Bauleitplanung so zu steuern, dass neue Flächen und Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung und schutzbedürftigen Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 FlulärmG möglichst in einem ausreichenden Abstand vom Gelände bestehender und geplanter Flugplätze ausgewiesen werden.

IV.1.2 Regionalplanung

IV.1.2.1 Teilabschnitt Region Köln

Der am 21.05.2001 bekanntgemachte Gebietsentwicklungsplan (heute: Regionalplan) für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln, sieht unter E.4.1 als Ziel der Raumordnung vor, dass die Entwicklung des Flughafens Köln/Bonn, insbesondere der gegebenenfalls erforderliche Ausbau vorhandener Anlagen und Funktionen sozial- und umweltverträglich gestaltet werden muss. Eingriffe in die zum Teil unter Naturschutz stehende Landschaft sind möglichst gering zu halten. Durch geeignete Maßnahmen ist darauf hinzuwirken, dass die vom Flugbetrieb verursachten Immissionen weiter gemindert werden. Nach dem Ziel 171 sind die ökologisch wertvollen Flächen innerhalb des im Regionalplan dargestellten Flugplatzgeländes des Flughafens Köln/Bonn, soweit dies mit den Erfordernissen des Luftverkehrs und der Flugsicherheit in Einklang zu bringen ist, im Sinne des Naturschutzes zu erhalten und zu pflegen.

Der Regionalplan verweist ferner auf die Siedlungsbeschränkungen des mittlerweile aufgehobenen LEP IV Schutz vor Fluglärm vom 17.08.1998.

IV.1.2.2 Teilabschnitt Region Bonn/Rhein-Sieg

Der am 06.02.2004 bekannt gemachte Gebietsentwicklungsplan (heute: Regionalplan) für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Bonn/Rhein-Sieg sieht unter Ziff. 2.2.1 Erläuterung (9) vor, dass die ökologisch wertvollen Flächen innerhalb des im Regionalplan dargestellten Flugplatzgeländes des Flughafens Köln/Bonn, soweit dies mit den Erfordernissen des Luftverkehrs und der Flugsicherheit in Einklang zu bringen ist, im Sinne des Naturschutzes zu erhalten und zu pflegen sind.

Der Plan verweist unter Ziff. 3.1.4 auf die unmittelbar geltenden Vorgaben des mittlerweile aufgehobenen LEP IV Schutz vor Fluglärm vom 17.08.1998.

IV.1.3 Luftverkehrskonzeption NRW 2010

Eine bedarfsgerechte Erweiterung der Kapazität für die Frachtabfertigung einschließlich der zugehörigen Vorfelder am Flughafen Köln/Bonn wird in der Luftverkehrskonzeption NRW 2010 als Handlungsoption für den Flughafen festgelegt.

IV.1.4 Raumordnungsverfahren

Nach § 1 Satz 2 Nr. 12 ROV soll für wesentliche Änderungen eines Flughafens ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden, wenn diese Änderungen raumbedeutsam sind und überörtliche Auswirkungen haben. Die beabsichtigten Maßnahmen werden – mit Ausnahme der in der Wahner Heide umzusetzenden Kompensationsmaßnahmen – ausschließlich auf den Flächen des Flughafens Köln/Bonn durchgeführt. Neue raumordnerisch relevante Nutzungsansprüche werden durch die beabsichtigten Maßnahmen nicht erhoben. Ebenso wenig entstehen neue raumordnerische Konflikte mit Bodenfunktionen. Der Vergleich zwischen den Auswirkungen des Prognosenullfalls und denen des Prognoseplanfalls zeigt, dass die zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen nicht raumbedeutsam sind. Sämtliche Auswirkungen sind fast ausschließlich auf das Gelände des Flughafens Köln/Bonn beschränkt. Von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens kann daher abgesehen werden.

IV.2 Bauleitplanung

Der Flughafen Köln/Bonn liegt auf den Gemarkungen der Städte Köln und Troisdorf. Die zur Planfeststellung beantragten Vorhaben und bauplanungsrechtlichen Festsetzungen liegen sämtlich auf der Gemarkung der Stadt Köln.

IV.2.1 Flächennutzungsplan der Stadt Köln

Der Flächennutzungsplan der Stadt Köln stellt für das Flughafengelände eine Fläche für den Luftverkehr mit der Zweckbestimmung „Flughafen“ dar. Sämtliche Teilvorhaben sollen innerhalb dieser Baufläche planfestgestellt und verwirklicht werden. Die nördlich des Frachtschlagzentrums CBCC I dargestellte Wasserfläche wird durch keines der Teilvorhaben in Anspruch genommen.

IV.2.2 Flächennutzungsplan der Stadt Troisdorf

Der Flächennutzungsplan der Stadt Troisdorf stellt das auf der Gemarkung Troisdorf liegende Flughafenareal ebenfalls als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Flughafen“ dar.



IV.2.3 Bebauungspläne

Die Grundstücke des Flughafens und damit auch die Flächen für die planfestzustellenden Vorhaben liegen nicht im Geltungsbereich von Bebauungsplänen.

IV.3 Fachplanungen

Nördlich des Flughafens liegt das Trinkwasserschutzgebiet „Rösrath-Leidenhausen“ (Gebietsnummer 510806). Die Schutzzonen I, II und III A befinden sich im Norden der „Wahner Heide“. Die Schutzzone III B erstreckt sich von dort aus nach Südosten über den nördlichen Teil des Flughafengeländes über den Terminalbereich, die Vorfahrten und das Vorfeld A bis über das Vorfeld E und den nördlichen Teil der großen Start- und Landebahn (14L/32R). In dieser Zone sollen die Flächen für die Neuordnung des Vorfahrtbereichs festgestellt werden.

Die zu einer geringfügigen Neuversiegelung von Boden führenden Teilvorhaben Frachtzentrum General Cargo befinden sich in der Zone III B des Wasserschutzgebietes „Westhoven“.

Anregungen zur Bewältigung der Fluglärmbelastungen enthalten die Lärmaktionspläne der Städte Köln, Bergisch-Gladbach, Rösrath, Troisdorf, Lohmar und der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid.

V. Planrechtfertigung

Das Gesamtvorhaben und damit auch sämtliche Teilvorhaben stimmen mit den fachlichen Zielen des LuftVG überein und sind in der konkreten Situation erforderlich.

V.1 Planungsziel

Die Planung verfolgt nicht das Ziel, Infrastruktureinrichtungen zu schaffen, ohne die eine im Jahr 2030 an den Flughafen Köln/Bonn herangetragene Luftverkehrsnachfrage nicht befriedigt werden könnte. Die Flughafen Köln/Bonn GmbH hat zur Ermittlung dieser Nachfrage eine Luftverkehrsprognose unter der Prämisse der Engpassfreiheit in Auftrag gegeben. Eine engpassfreie Prognose unterstellt, dass die vorhandenen Flugbetriebsflächen am Flughafen Köln/Bonn (Start- und Landebahnen, Rollflächen, Vorfeldflächen) und sämtliche Infrastrukturressourcen des Flughafens in der Lage sind, die Luftverkehrsnachfrage im Jahr 2030 abzuwickeln. In einem zweiten Schritt hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH in einer Kapazitätsanalyse der Flugbetriebsflächen untersuchen lassen, ob die Verkehrsnachfrage des engpassfrei ermittelten Prognoseflugplans auf den Flugbetriebsflächen des Flughafens ohne die beantragten Änderungen (Prognosenullfall) abgewickelt werden kann oder ob dies erst nach der Schaffung zusätzlicher Flugbetriebsflächen (also Prognoseplanfall) möglich wäre.

Wenn die engpassfreie Nachfrage mit den vorhandenen Infrastrukturressourcen abgedeckt werden kann, kann ein erweitertes Infrastrukturangebot im Umkehrschluss keine zusätzliche Nachfrage generieren.

Einzelheiten zum methodischen Vorgehen sind dem Gutachten „Methodische Zusammenhänge zwischen Verkehrsprognose und Kapazitätsanalyse“ zu entnehmen.

Die Analysen haben gezeigt, dass die Infrastruktureinrichtungen des Flughafens Köln/Bonn auch im Prognosenullfall in der Lage sind, die im Jahr 2030 an den Flughafen herangetragene Verkehrsnachfrage abzuwickeln. Die Untersuchungen haben aber auch belegt, dass sich die Qualität der Abwicklung verschlechtert. Eine schlechtere Qualität in der Betriebsabwicklung kann durch den zusätzlichen, aber kostenintensiveren Einsatz technischer und personeller Ressourcen kompensiert werden. Der Betriebsablauf wird dadurch aber störungsanfälliger.

Die Vorhaben haben nicht das Ziel, eine ohne sie nicht mögliche Zahl an Flugbewegungen abzufertigen. Der Flughafen hat in der Vergangenheit schon eine höhere Zahl an Flugbewegungen abgewickelt als die Prognose für das Jahr 2030 ermittelt hat. Die Vorhaben haben vielmehr das Ziel, die Qualität der Betriebsführung bei der Abwicklung des Luftverkehrs am Standort Köln/Bonn sowohl im Hinblick auf seine Funktion als Frachtflughafen aber auch für den Passagierluftverkehr zu erhalten und dauerhaft zu gewährleisten, die Abwicklung der Verkehre durch eine möglichst funktionsgerechte Zuordnung von Vorfeldflächen zu vereinfachen und zu erleichtern, die Betriebssicherheit zu erhöhen und so die Verkehrsfunktion des Flughafens für den Fracht- und den Passagierluftverkehr weiter zu stabilisieren und zu sichern. Dies wird insgesamt zu einer effizienteren Bereitstellung der Leistungen des Flughafens führen.

Zur Erreichung dieses Ziels sind die zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen sinnvollerweise geboten.

V.2 Erweiterung der Vorfeldflächen

Bei den Flugbetriebsflächen wird dieses Ziel durch die Verbesserung der Abwicklung der Abfertigung und die Erhöhung der Betriebssicherheit durch die Reduzierung von Roll- und Schleppvorgängen verfolgt.

Die Abfertigungseinrichtungen für den Passagierverkehr liegen im Norden des Flughafens im Bereich der Straßenzubringer. Die Frachtabfertigungsanlagen insbesondere für den



Frachtumschlag von Flugzeug zu Flugzeug liegen südlich davon zwischen den beiden Parallelbahnen. Sowohl den beiden Passagierterminals als auch den Frachtabfertigungsanlagen sind Vorfeldflächen zugeordnet. Um die reibungslose Abwicklung des Passagier- und Frachtverkehrs zu ermöglichen, ist es geboten, die Luftfahrzeuge räumlich möglichst auf den Vorfeldern an den jeweiligen Abfertigungseinrichtungen abzustellen. Die terminalnahe Positionierung der Luftfahrzeuge erleichtert die Abfertigungsvorgänge vor allem durch kürzere Wege für Betriebsfahrzeuge und die Reduzierung des Kreuzungsverkehrs zwischen Boden- und Luftfahrzeugen. Zudem wird die Anzahl der erforderlichen Schleppvorgänge in Zeiten der Spitzenbelegung deutlich reduziert.

Dieser Verbesserung der Betriebsabläufe dienen die geplante Erweiterung des Vorfelds A, die Umnutzung des mit einer Gepäckhalle belegten Teils des Vorfelds A sowie der Lückenschluss zwischen den Vorfeldern E und F. Zwar stehen ausreichend Vorfeldflächen zur Verfügung, um den für das Jahr 2030 prognostizierten Flugverkehr abzuwickeln. Eine terminalnahe Zuweisung von Stellplätzen ist dann aber nur noch eingeschränkt möglich. Dies führt zu längeren Wegstrecken im Betriebsfahrzeugverkehr. Die Zahl der Kreuzungsverkehre zwischen Bodenfahrzeugen, aber auch zwischen Boden- und Luftfahrzeugen erhöht sich. Insbesondere zu Zeiten einer Spitzenbelegung werden im Jahr 2030 zahlreiche Roll- und Schleppvorgänge von und zu abfertigungsfernen Abstellpositionen erforderlich. Sie werden durch die Erweiterung der Vorfeldflächen weitgehend entbehrlich. Dies dient der Verbesserung der Qualität der Luftverkehrsabwicklung. Die terminalnahe Abwicklung der Passagier- und Frachtflüge wird deutlich verbessert. Gleichzeitig erhöht sich durch die Vermeidung und Reduzierung von Schleppvorgängen die Betriebssicherheit. Be- und Entladevorgänge sowie Roll- und Schleppvorgänge beeinträchtigen sich nicht mehr gegenseitig. Die Kreuzung der Start- und Landebahnen durch Roll- und Schleppvorgänge in den Zeiten einer Spitzenbelegung reduziert sich ebenfalls.

Bei der Höhe der Flugbetriebsflächen sind Abweichungen von +/-60 cm zulässig

Es ist beantragt, eine geringfügige Überschreitung der Grenzen der Flugbetriebsflächen zuzulassen. Die beabsichtigte Feststellung orientiert sich an den Bestimmungen des § 19 Abs. 4 Satz 2 hs. 2 BauNVO bzw. an § 23 Abs. 3 Satz 2 BauNVO. Beide Bestimmungen lassen geringfügige Überschreitungen im Zusammenhang mit der Grundfläche bzw. der Baugrenze zu. Ein festes Größenmaß lässt sich dabei nicht bestimmen. Maßgebend ist die Funktion der Abweichung. Sie dient dazu, untergeordneten Abweichungen von der Planung, wie sie sich bei der Ausführung der Tiefbaumaßnahme immer wieder ergeben können, Rechnung tra-

gen zu können, ohne dass deswegen der planerische Rahmen geändert werden muss. Abweichungen können erfahrungsgemäß wenige Zentimeter bis zu 1 m betragen. In diesem Bereich bewegen sich auch die geringfügigen Überschreitungen der Grenzen der Flugbetriebsflächen.

V.3 Neuordnung des Frachtriegels

Die beantragte Feststellung des Plans baulicher Anlagen für den Frachtriegel und den neuen Standort für ein Verwaltungsgebäude dient ebenfalls der Qualitätsverbesserung bei der Verkehrsabwicklung und der Sicherung der verkehrlichen Funktionen des Flughafens Köln/Bonn.

V.3.1 Frachthallen

Im Zuge der Planung hat sich gezeigt, dass die im Jahr 2030 ermittelte Nachfrage nach Luftfracht mit den vorhandenen Einrichtungen abgewickelt werden kann. Um ihre derzeitigen Betriebsabläufe am Flughafen beibehalten zu können, müssten die derzeitigen Nutzer der Einrichtungen Effizienzsteigerungspotentiale weitgehend ausschöpfen und Reserven aktivieren. Dadurch wird insbesondere in der Expressfracht die gesamte Abwicklung stör anfälliger. Auch die anstehenden baulichen und technischen Modernisierungen würden erschwert. Die Alternative einer zeitlichen Streckung des Frachtumschlags (die Abfertigungseinrichtungen weisen insoweit ausreichende Ressourcen auf) wäre zwar theoretisch möglich, würde aber andere Anforderungen an die Organisation der Zu- und Abbringerverkehre insbesondere bei der Expressfracht mit sich bringen.

Es kommt hinzu, dass die Hochbauten des Frachtriegels teilweise aus den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts stammen. Ihre bauliche Modernisierung steht an. Aufgrund ihres Alters erfüllen die Umschlaghallen nicht mehr die Anforderungen an eine zeitgemäße Nutzung im Hinblick auf technische Ausstattung, Flächenzuschnitte, Wärmedämmung und Energieverbrauch. Ihr Neubau ist regelmäßig kostengünstiger als eine Modernisierung. Unter laufendem Betrieb ist eine Modernisierung der Hallen nicht oder nur unter massiven betrieblichen Einschränkungen möglich. Daher sollen – soweit erforderlich – Neubauten errichtet werden, in die der Frachtumschlag verlagert wird. Die aufgegebenen Hallen werden bei Bedarf zurückgebaut oder übernehmen die Funktion einer Flächenreserve (so wie bisher die zwischenzeitlich zurückgebauten Hallen 2 und 3).

Vor diesem Hintergrund verfolgt die Festsetzung der Flächen für Frachtabfertigungseinrichtungen das Ziel, den planungsrechtlichen Rahmen für die vorhandenen Nutzungen zu schaffen. Die Planung trägt dabei vor allem den Anforderungen der derzeitigen Nutzer Rechnung. Die baulichen Nutzungen sollen dauerhaft eine Abfertigung der ein- und ausgehenden



Fracht mit einem Minimum an Zeitaufwand und Kosten in einem stabilen und sicheren Betrieb ermöglichen. Die Festsetzungen sollen ferner den rechtlichen Rahmen für die Zulassung (Baugenehmigung) von Ersatz- und Neubauten unter Berücksichtigung der Anforderungen an typische Luftfrachteinrichtungen schaffen. Dadurch soll insbesondere eine zügige Umsetzung anstehender Modernisierungsmaßnahmen (Ersatz für veraltete Gebäude, Anpassung von Gebäudetiefen und -höhen, Anlieferungskonzepte) ermöglicht werden. Die Planung dient der Sicherstellung der notwendigen Rahmenbedingungen und Wahlfreiheiten hinsichtlich des Produkt- und Dienstleistungsangebots von Luftfrachtanbieter.

Für das Segment der Express- und Integratorenfracht wird dieses Ziel durch die bauplanerische Neuordnung der Flächen für Frachtabfertigungsanlagen verfolgt. Sie liegen im Bereich östlich und westlich der Heinrich-Steinmann-Straße zwischen den Vorfeldern E und F im Osten und V und W im Westen.

Die Planung berücksichtigt, dass Frachtabfertigungshallen für mehrere (teilweise konkurrierende) Frachtanbieter mit ähnlichen Anforderungen bereitgestellt werden müssen. Deswegen müssen die Flächen für Ersatzbauten unterschiedlichen Nutzerbereichen (derzeit für drei verschiedene Anbieter) zugeordnet werden. Die Verlagerung des Umschlags eines Anbieters in den Nutzungsbereich eines anderen Anbieters scheidet im Regelfall nicht nur wegen des Wettbewerbsverhältnisses unter den Anbietern, sondern auch aus Effizienzgründen aus. Der Plan der baulichen Anlagen soll gewährleisten, dass den einzelnen Nutzern dezidierte Nutzungsbereiche zugewiesen werden können, ohne „shared operations“ auszuschließen. Er ist so ausgelegt, dass gleichzeitig eine hohe Flexibilität beim Zuschnitt der Nutzungsbereiche ermöglicht wird. Diese Flexibilität ist erforderlich, um bei einem Nutzerwechsel schnell reagieren und die Abfertigungsbereiche neu ordnen zu können.

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH beantragt deswegen die Überplanung der gesamten, auch der bestehenden Frachteinrichtungen. Neben der Vorgabe der Nutzungsart beschränken sich die bauplanungsrechtlichen Festsetzungen darauf, die Fläche für Ersatzbauten zwecks Produktionsverlagerungen bereitstellen zu können. Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzungen der Grundfläche und der Höhe der baulichen Anlagen bestimmt. Der Festsetzung einer Geschoßfläche oder einer Geschoßflächenzahl bedarf es bei den Frachtanlagen nicht, um eine städtebauliche Ordnung zu gewährleisten. Eine ausdifferenzierte Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung ist auch im Hinblick auf die baulichen Anforderungen an Luftfrachtgebäude nicht erforderlich. Diese Gebäude müssen so konzipiert sein, dass die unterschiedlichen Frachtnutzungen möglichst ohne Eingriffe in das Gebäudekonzept und die Gebäudekonstruktion realisiert werden können. Auf die Festsetzung der überbaubaren

Grundstücksfläche durch Baulinien und Baugrenzen wird ebenfalls verzichtet, um beim Zuschnitt der den einzelnen Anbietern und Nutzern zuzuordnenden Bereiche die notwendige Flexibilität für eine Unterteilung zu erhalten. Als Baugrenze wird die Fläche des Baugrundstücks festgesetzt. In Anlehnung an §§ 19 Abs. 4 Satz 2 Hs. 2, 23 Abs. 2 Satz 2 BauNVO werden geringfügige Überschreitungen zugelassen. Wie bei den Flugbetriebsflächen soll bei ausführungsbedingten Abweichungen, die sich typischerweise um 1 Meter bewegen können, sichergestellt werden, dass der Plan wegen solch unbedeutender Abweichungen nicht geändert werden muss. Um eine möglichst flexible Nutzung zu gewährleisten, wird auch keine Festsetzung der Bauweise beantragt, so dass die Hochbauten in offener, geschlossener oder abweichender Bauweise errichtet werden können. Ergänzend ist eine Höhenfestsetzung vorgesehen, die sich an den Erfordernissen der Hindernisfreiheit und Luftsicherheit orientiert.

Der Plan baulicher Anlagen schafft so die Voraussetzungen für eine schnelle und zügige Anpassung der baulichen Strukturen in der Frachtabfertigung durch Ersatzbauten unter Aufrechterhaltung des Abfertigungsbetriebs einerseits und der Reaktion auf Änderungen in der Zusammensetzung der Nutzer (durch Fusionen, Allianzen, Spezialanbieter oder den Eintritt neuer Marktteilnehmer).

Der im Frachtriegel dargestellte Bereich der Heinrich-Steinmann-Straße dient der Erschließung der Teilbereiche des Frachtriegels. Von der Festsetzung des weiteren Verlaufs der Heinrich-Steinmann-Straße im Inneren des Frachtriegels sieht der Plan ab. Für eine städtebauliche Ordnung ist sie nicht erforderlich. Innerhalb dieser Flächen hat die Funktionalität der Frachtabwicklung Vorrang. Um eine möglichst flexible Bebauung des westlichen Teils des Frachtriegels zu ermöglichen und zum Beispiel einen gemeinsamen Frachthof zu ermöglichen, soll die interne Erschließung flexibel gehandhabt werden können.

V.3.2 Wartungseinrichtungen

Der Verbesserung der Qualität in der Verkehrsabwicklung und der Sicherheit des Luftverkehrs dient auch die Erweiterung der Fläche für die Wartungsanlagen im nordwestlichen Bereich des Frachtriegels.

Am Flughafen Köln/Bonn ist nicht nur wegen der Entwicklung im Passagierluftverkehr (Stationierung von Langstreckenflugzeugen), sondern allgemein mit der Stationierung größerer Luftfahrzeuge zu rechnen. Daraus ergeben sich Anforderungen an die Wartung. Die Wartung ist integraler Bestandteil des Luftverkehrs; Luftfahrzeuge sind nur lufttüchtig und dürfen nur eingesetzt werden, wenn die gesetzlich vorgeschriebenen Wartungsarbeiten fristgemäß durchgeführt wurden. Die teilweise über 30 Jahre alten Hangars sind überaltert und ent-



sprechen in ihrer Dimensionierung nicht mehr den Anforderungen der modernen Luftfahrzeugtypen. Sie müssen modernisiert und an die Erfordernisse der aktuellen Luftfahrzeuggrößen angepasst werden. So können selbst in dem derzeit größten vorhandenen Hangar 3 Luftfahrzeuge z.B. von der Größe eines Airbus A330 nicht vollständig untergestellt werden. In einem solchen Fall befindet sich das Leitwerk des Luftfahrzeugs außerhalb der Halle.

Diese bauliche Einschränkung hat Auswirkungen auf den Umfang der Wartungsarbeiten; es können dann nicht alle Wartungsarbeiten des jeweiligen Wartungsereignisses durchgeführt werden. Luftverkehrsunternehmen, die solche Luftfahrzeuge am Flughafen stationiert haben, könnten die entsprechenden Wartungsarbeiten daher nicht mehr am Standort durchführen: Sie müssten entweder ihre Umlaufplanung anpassen und optimieren oder ggf. Überführungsflüge zu anderen Wartungsstandorten durchführen.

Im Plan baulicher Anlagen wird deswegen eine Fläche für die Erweiterung der Wartung zur Planfeststellung beantragt. Sie ermöglicht die Errichtung einer z.B. für Luftfahrzeugmuster von der Größe eines A330 ausreichend dimensionierten Wartungshalle. Dafür besteht aufgrund der Stationierung solcher Luftfahrzeuge am Flughafen Köln/Bonn schon derzeit Bedarf. Mit der prognostizierten Stationierung weiterer Luftfahrzeuge dieses Typs wird sich der Bedarf erhöhen. Als Baugrenze wird auch hier die Fläche des Baugrundstücks festgesetzt. In Anlehnung an §§ 19 Abs. 4 Satz 2 Hs. 2, 23 Abs. 2 Satz 2 BauNVO werden geringfügige Überschreitungen (typischerweise um einen Meter) zugelassen. Die Gründe wurden im Zusammenhang mit den baulichen Anlagen des Frachtriegels erläutert.

V.3.3 Betriebsdienste und Verwaltung

Auch die Festsetzung der Betriebsflächen im Frachtriegel bzw. im Bereich der Kennedy-Straße (dort für das neue Verwaltungsgebäude) dient dem Planungsziel der Qualitätsverbesserung bei der Abwicklung des Luftverkehrs.

Die Neuordnung der Frachtflächen und die Erweiterung der Flächen für Wartungseinrichtungen werden zu einer Verdrängung von Flughafenbetriebsdiensten (Winterdienste, Feuerwehr) und Verwaltungsnutzungen führen. Die Flughafenbetriebsdienste werden im Südbereich des Bebauungsbands konzentriert. Von dort kann insbesondere die Flughafenfeuerwehr nach wie vor die vorgeschriebenen Einsatzzeiten einhalten.

Verlagert werden müssen auch die derzeitigen Verwaltungsgebäude für die Flughafenverwaltung. Da das Bebauungsband zwecks einer verbesserten Abwicklung der Verkehre ausschließlich für Fracht, Hangars und Betriebseinrichtungen reserviert wird, sieht die Pla-

nung einen Standort außerhalb des Sicherheitsbereichs vor. Auch dies dient der Verbesserung der Abwicklung der Abläufe am Flughafen, da Mitarbeiter und Besucher der Flughafenverwaltung künftig nicht mehr die zeitaufwendige Sicherheitskontrolle passieren müssen.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzungen der Grundfläche und der Höhe der baulichen Anlagen bestimmt. Der Festsetzung einer Geschoßfläche oder einer Geschoßflächenzahl bedarf es bei diesen Anlagen nicht, um eine städtebauliche Ordnung zu gewährleisten.

Als Baugrenze wird auch hier die Fläche des Baugrundstücks festgesetzt. In Anlehnung an §§ 19 Abs. 4 Satz 2 Hs. 2, 23 Abs. 2 Satz 2 BauNVO werden geringfügige Überschreitungen (typischerweise um einen Meter) zugelassen. Die Gründe wurden im Zusammenhang mit den baulichen Anlagen des Frachtriegels erläutert.

V.4 Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo

Die Planfeststellung eines Baugrundstücks für die Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo (CBCC II) dient ebenfalls der Qualitätssicherstellung der Verkehrsabwicklung und der Stabilisierung der Funktion des Flughafens Köln/Bonn im Bereich der Standardluftfracht. Als Folge der Erweiterung des Frachtzentrums muss auf dem Parkplatz P5 ein Ersatzparkhaus für die wegfallenden Stellplätze errichtet werden.

Zur Verbesserung der Bedienungsqualität im Bereich der Standardfracht hat der Flughafen Köln/Bonn im Jahr 2009 das Frachtabfertigungszentrum CBCC im Westen des Flughafens in Betrieb genommen. Aufgrund der Lage und der baulichen Gestaltung erfolgt die Be- und Entladung von und auf die Lastkraftwagen außerhalb des Sicherheitsbereichs. Die Grenze des Sicherheitsbereichs verläuft durch die Halle. Weil die Lastkraftwagen nicht mehr in den Sicherheitsbereich mit seinen zeitaufwendigen Kontrollen einfahren müssen, wird eine deutliche Verbesserung der Abfertigungsqualität für die Standardluftfracht erreicht.

Das Angebot an Beifrachtkapazitäten für Standardfracht wird insbesondere durch die Stationierung von Langstreckenflugzeugen im Interkontinentalverkehr steigen. Auch der Expressflugverkehr zieht Standardfracht als Beifracht (KEP-Beifracht) mit. Für das Prognosejahr 2030 werden zusätzliche Beifrachtkapazitäten zur Verfügung stehen. Ein wesentlicher Teil der Standardfracht wird im auch im Prognosenullfall unter Ausschöpfung aller Effizienzsteigerungspotentiale im CBCC I umgeschlagen werden können. Der Rest der Standardfracht müsste im Frachtriegel abgefertigt werden. Dazu müsste die Fracht erst in den Sicherheitsbereich hineingefahren und dafür aufwendig kontrolliert werden. Der mit der



Errichtung des CBCC I erzielte Vorteil einer Abfertigung außerhalb des Sicherheitsbereichs ginge verloren.

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH hat sich daher dafür entschieden, das mit dem CBCC I verfolgte Konzept weiter fortzuführen und eine weitere Abfertigungseinrichtung nach diesem Konzept, das CBCC II, zu planen. Die Erweiterung schafft die Voraussetzungen dafür, dass die steigenden Beifrachtkapazitäten besser genutzt und von der Land- zur Luftseite bzw. von der Luft- zur Landseite unter Einhaltung der bisherigen Abfertigungsqualität umgeschlagen werden können. Durch das CBCC II kann das Angebot an Beifrachtkapazitäten der Luftfahrzeuge besser genutzt werden. Bei der Auslegung der Hallengröße hat sie berücksichtigt, dass im Segment der „General Cargo“ Sprungkapazitäten erforderlich sind. Bei klassischen Standardfrachtdienstleistern ist ein Lufttransport erst dann wirtschaftlich sinnvoll, wenn hinreichend große Mengen an Luftfracht konsolidiert werden können. Dies führt dazu, dass der Bedarf an Umschlagflächen in der bereit zu stellenden Halle diskontinuierlich (sprunghaft) und nicht kontinuierlich steigt. Solche Frachtdienstleister können nur bedient oder akquiriert werden, wenn entsprechend dimensionierte Flächenreserven für die Standardfracht zur Verfügung stehen.

Die Realisierung des Erweiterungsbaus angrenzend an das Bestandsgebäude des CBCC wird dazu führen, dass ein Teil des Mitarbeiterparkplatzes P5 überbaut wird. Gleichzeitig werden für den Erweiterungsbau notwendige Stellplätze benötigt. Als Folge des Erweiterungsbaus müssen daher sowohl ein Ausgleich für die wegfallenden Stellplätze als auch zusätzlich erforderliche Stellplätze für neue Mitarbeiter geschaffen werden. Dem dient die Ausweisung einer Baufläche für ein Parkhaus auf dem Parkplatz P5.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzungen der Grundfläche und der Höhe der baulichen Anlagen bestimmt. Der Festsetzung einer Geschoßfläche oder einer Geschoßflächenzahl bedarf es auch bei den Anlagen zur Abwicklung der Standardfracht nicht, um eine städtebauliche Ordnung zu gewährleisten.

Als Baugrenze wird auch hier die Fläche des Baugrundstücks festgesetzt. In Anlehnung an §§ 19 Abs. 4 Satz 2 Hs. 2, 23 Abs. 2 Satz 2 BauNVO werden geringfügige Überschreitungen (typischerweise um einen Meter) zugelassen. Die Gründe wurden im Zusammenhang mit den baulichen Anlagen des Frachtriegels erläutert.

V.5 Anbau Terminal 2 West

Der Erweiterungsbau für das Terminal 2 dient primär dem Ziel der Stabilisierung, aber auch der Verbesserung der Qualität der Verkehrsabwicklung. Seine Errichtung ist die Folge der

Umstrukturierung der internen Nutzungen und Abläufe im Terminal 2 zwecks Verbesserung der Abfertigungs- und Aufenthaltsqualität.

Die interne Nutzung des Terminals 2 soll umstrukturiert werden. Diese Umstrukturierung der Flächen ist notwendig, um dem zunehmenden räumlichen Bedarf für die Luftsicherheitstechnik an den Kontrollstellen nachhaltig gerecht zu werden. Um gerade in den Spitzenstunden einen reibungslosen Durchlauf der Passagiere durch die Sicherheitskontrolle zu ermöglichen, müssen die Flächen für die Kontrolleinrichtungen vergrößert werden. Dadurch gehen Service-, Handels- und Dienstleistungsflächen verloren. Sie müssen neu geordnet werden. Um auch weiter ein entsprechendes Service-, Handels- und Dienstleistungsangebot im Terminal 2 anbieten zu können, werden vorhandene Wartebereiche für Passagiere neu aufgeteilt und teilweise in einen Anbau an das Terminal 2 im Westen verlagert.

Die Maßnahme dient der Sicherstellung der bisherigen Qualität bei der Abfertigung und der Verkehrsabwicklung. Sie erhöht den Standard bei der Sicherheitskontrolle, ohne dass dies zu Lasten der Aufenthalts- und Abfertigungsqualität für die Passagiere geht. Die Flughafen Köln/Bonn GmbH strebt damit ferner eine Anpassung der Strukturen und Angebote im Terminal 2 an die Qualität des Terminal 1 und damit eine Verbesserung bei der Abwicklungsqualität an.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzungen der Grundfläche und der Höhe der baulichen Anlagen bestimmt. Der Festsetzung einer Geschoßfläche oder einer Geschoßflächenzahl bedarf es auch bei diesen Anlagen nicht, um eine städtebauliche Ordnung zu gewährleisten.

Als Baugrenze wird auch hier die Fläche des Baugrundstücks festgesetzt. In Anlehnung an §§ 19 Abs. 4 Satz 2 Hs. 2, 23 Abs. 2 Satz 2 BauNVO werden geringfügige Überschreitungen (typischerweise um einen Meter) zugelassen. Die Gründe wurden im Zusammenhang mit den baulichen Anlagen des Frachtriegels erläutert.

V.6 Neuordnung Vorfahrtbereich

Der Verbesserung der Qualität der Luftverkehrsabwicklung im Bereich des Passagierverkehrs dient auch die Neuordnung des Bereichs der Terminalvorfahrt.

Zu diesem Zweck sollen Flächen für ein Hotel nebst Konferenzzentrum sowie für flughafenaffine Nutzungen wie z.B. terminalnahe Büros der am Flughafen ansässigen Unternehmen und Behörden festgestellt werden. Ferner soll die derzeit bereits mit dem Parkhaus P1



bebaute Fläche planerisch als Fläche für eine Parkieranlage festgestellt werden. Einbezogen wird zudem eine Querspange, die von der Terminalvorfahrt abzweigt und westlich am künftigen Neubau des Parkhauses P1 entlang in einer Höhe von 12 m direkt zum Terminal 2 geführt wird

Hotels, Tagungsräume, Restaurants, Büronutzungen und vergleichbare Einrichtungen stellen einen unverzichtbaren Bestandteil großer Flughäfen dar. Ein entsprechendes Angebot dient der Sicherstellung einer einem internationalen Verkehrsflughafen angemessenen Abfertigungs- und Dienstleistungsqualität und wird daher von den fachlichen Zielen des LuftVG mit abgedeckt. Ein entsprechender Bedarf besteht auch am Flughafen Köln/Bonn. Derzeit befindet sich am Standort nur ein Hotel. Vergleichbare Großflughäfen verfügen über mehrere Hoteleinrichtungen auf dem Flughafengelände. Mit dem auf der planfestzustellenden Fläche zu errichtenden Hotel mit Konferenzzentrum und den auf das Terminal ausgerichteten Flächen für flughafenaffine Nutzungen will der Flughafen Köln/Bonn die entsprechenden Dienstleistungen und flughafenaffine Verwaltungsfunktionen in unmittelbarer Nähe der Passagierabfertigungseinrichtungen anbieten und so die Abfertigungsqualität und den Komfort für die Passagiere deutlich erhöhen.

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Festsetzungen der Grundfläche und der Höhe der baulichen Anlagen bestimmt. Der Festsetzung einer Geschoßfläche oder einer Geschoßflächenzahl bedarf es auch bei diesen Anlagen nicht, um eine städtebauliche Ordnung zu gewährleisten. Diesen Zweck der Verbesserung des Bedienungs- und Anbindungskomforts verfolgt auch die Ausweisung der Fläche für das Parkhaus P1 als Fläche für eine Parkieranlage unmittelbar angrenzend an das Terminal. Auch die westlich des Parkhauses P1 vorgesehene Querspange dient diesem Ziel. Sie soll den Verkehr zum Terminal 2 abfangen. Dadurch wird die Vorfahrt zum Terminal T1 entlastet. Die Abfertigungsqualität erhöht sich sowohl für das Terminal T1 als auch für das Terminal T2, weil die bisherige Terminalvorfahrt entlastet und die Zubringer- und Abholverkehre entzerrt werden.

Als Baugrenze wird auch hier die Fläche des Baugrundstücks festgesetzt. In Anlehnung an §§ 19 Abs. 4 Satz 2 Hs. 2, 23 Abs. 2 Satz 2 BauNVO werden geringfügige Überschreitungen (typischerweise um einen Meter) zugelassen. Die Gründe wurden im Zusammenhang mit den baulichen Anlagen des Frachtriegels erläutert.

VI. Eignung des Geländes

Das Gelände ist für die zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen geeignet. Die öffentliche Ordnung oder Sicherheit wird nicht gefährdet.

Die Flächen für die Vorhaben befinden sich sämtlich auf dem Flughafengelände. Die Tiefbauarbeiten für die Vorfeldflächen sind bereits verwirklicht (auf den Rückbau der Gepäckhalle kommt es für die Frage der Eignung des Geländes nicht an). Sie sind auf ausreichend tragfähigem Baugrund errichtet. Die zu verwirklichenden Vorhaben im Frachtriangel werden vorhandene Gebäude ersetzen. Bedenken hinsichtlich der Tragfähigkeit des Baugrunds bestehen nicht. Das gilt auch für den Ersatzbau des Parkhauses P1.

Soweit Hochbauten erstmals neu errichtet werden sollen (Erweiterung CBCC II, Hotel- und Konferenzzentrum, Erweiterung Terminal T2, Neubau Verwaltungsgebäude) genügt der Baugrund den statischen Erfordernissen bzw. kann deren Einhaltung durch entsprechende, im Baugenehmigungsverfahren festzulegenden Anforderungen Rechnung getragen werden. Bei der Planung und Bemessung der Hochbauten werden insbesondere die Anforderungen der einschlägigen technischen Normen an erdbebensicheres Bauen berücksichtigt (DIN 4149:2005 „Bauen in deutschen Erdbebengebieten“ bzw. DIN EN 1998 „Eurocode 8: Auslegung von Bauwerken gegen Erdbeben“).

Eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung geht von den zur Planfeststellung beantragten Vorhaben nicht aus.

VII. Alternativen

Weder für das Gesamtvorhaben noch für einzelne Teilmaßnahmen gibt es Varianten, die zur Erreichung des Planungsziels vorzuziehen wären.

VII.1 Gesamtvorhaben

Das Absehen von dem Gesamtvorhaben würde bis zum Jahr 2030 zu einer erheblich aufwendigeren Abwicklung des Flugbetriebs und vor allem der Abfertigung führen. Das Planungsziel, die Qualität der Abwicklung des Luftverkehrs am Standort Köln/Bonn sowohl im Hinblick auf seine Funktion als Frachtflughafen aber auch für den Passagierluftverkehr unter Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten der Flugbetriebsflächen zu verbessern, dadurch die Betriebssicherheit zu erhöhen und so die Funktion des Flughafens für den Fracht- und den Passagierluftverkehr zu stabilisieren und zu sichern, könnte bei einem Absehen von den Maßnahmen nicht erreicht werden. Sowohl bei der Bodenabfertigung als auch im Passagierbereich und bei der Fracht würde die Abfertigungs- und Produktqualität sinken.



VII.2 Erweiterung der Vorfeldflächen

VII.2.1 Verzicht auf die Maßnahme

Bei einem Verzicht auf die Vorfelderweiterung ist es nicht möglich, für die Verkehrssegmente Passage und Fracht eine möglichst terminalnahe Abfertigung zu gewährleisten, dadurch Schleppvorgänge zu reduzieren und so die Abfertigung zu erleichtern und die Betriebssicherheit zu erhöhen. Die Abfertigung wird bei einer terminalnahen Positionierung der Luftfahrzeuge erheblich erleichtert (insbesondere kürzere Wege für Betriebsfahrzeuge, Reduzierung des Kreuzungsverkehrs zwischen Bodenfahrzeugen bzw. zwischen Boden- und Luftfahrzeugen). In den Zeiten einer Spitzenbelegung wird zudem die Anzahl der erforderlichen Schleppvorgänge deutlich reduziert. In einer solchen Situation müssten Luftfahrzeuge ohne die zusätzlichen Vorfeldflächen aufwendig auf terminalfernen Positionen abgestellt und termingerecht zu ihren Abfertigungspositionen geschleppt werden. Störungen beim Schleppvorgang (etwa durch den Ausfall eines Schleppfahrzeugs) hätten erhebliche Auswirkungen auf die Abwicklung des Flugverkehrs. Dieses Risiko ist besonders hoch, wenn sich Tage mit einer hohen Belegung der Abstellflächen und Tage mit Spitzenbewegungen überschneiden. Durch das an solchen Tagen mit Schleppvorgängen verbundene Queren der Bahnen würden vermeidbare Anforderungen an die Betriebssicherheit gestellt.

Der Verzicht auf das Teilvorhaben vermeidet zwar bei der Erweiterung des Vorfelds A eine geringfügige Erhöhung des Fluglärmpegels (AzB) auf dem Vorfeld, führt aber zu höheren Emissionen durch Schleppvorgänge.

VII.2.2 Standortalternative

Standortalternativen für die Vorfelder verfehlen das Planungsziel ebenfalls.

Alternativflächen für Vorfelder liegen südlich der Bahn SL 06/24, westlich des Frachtriegels zwischen dem Bebauungsband und dem militärischen Teil des Flughafens, und – zumindest theoretisch – im Osten der großen Parallelbahn. Ferner könnten Vorfelder außerhalb des heutigen Flughafengeländes errichtet werden (insbesondere im Nordwesten an den Flughafen anschließend).

Die Errichtung von Vorfeldern außerhalb des heutigen Flughafengeländes wurde bereits im Rahmen einer Grobanalyse wegen der damit verbundenen Eingriffe in Waldbereiche und FFH- bzw. Vogelschutzgebiete ausgeschlossen, um vermeidbare Eingriffe in die Schutzgebiete zu unterlassen.



Die Standorte im Osten der Parallelbahn hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH nicht weiterverfolgt, weil sich mit ihnen das Planungsziel nicht erreichen lässt, die Parallelbahn mit Schleppvorgängen gequert werden müsste und zudem wegen der Nähe der möglichen Standorte zu den angrenzenden Natura 2000-Gebieten deren Beeinträchtigung nicht von vorneherein auszuschließen ist.

Die Errichtung weiterer Vorfelder im Süden der Querwindbahn erreicht ebenfalls nicht das Planungsziel, terminalnahe Vorfelder für Fracht und Passage zu schaffen. Für die Abstellung von Passagierluftfahrzeugen drängt sich dies schon wegen der räumlichen Distanz zu den Passagierterminals auf. Trotz der geringeren Entfernung zu den Frachtterminals gilt dies auch für den Frachtverkehr. Für die Abfertigung müssten in diesem Fall entweder die Frachtflugzeuge zu den Frachtterminals geschleppt werden oder die Fracht zwischen den Frachtterminals und den Frachtflugzeugen verbracht werden. In beiden Fällen käme es zu Querungen der Querwindbahn. In dem Bereich südlich der Querwindbahn wäre der Eingriff in Natur und Landschaft wegen der dort befindlichen Biotope zudem deutlich höher als im Vorhabenbereich.

Bei der Verwirklichung der Abstellflächen westlich des Frachtriegels könnten zwar Frachtluftfahrzeuge wenn nicht direkt an, so doch in der Nähe der Frachtabfertigungsanlagen positioniert werden. Das für die Frachtabfertigung angestrebte Ziel könnte zwar mit gewissen Einschränkungen noch erreicht werden. Allerdings könnten auch bei dieser Variante Schleppvorgänge oder Kreuzungsverkehre mit Bodenfahrzeugen über die kleine Parallelbahn 14 R/32 L nicht vollständig vermieden werden. Verfehlt würde das Planungsziel jedoch für die Positionierung der Luftfahrzeuge im Passagierluftverkehr. Vorfeldpositionen in diesem Bereich liegen so weit von den Passagierabfertigungseinrichtungen entfernt, dass die Zahl der Schleppvorgänge nicht reduziert werden könnte und/oder die Passagiere mit Vorfeldbussen an die dort abgestellten Luftfahrzeuge verbracht werden müssten. Die zur Verbesserung der Betriebssicherheit angestrebte räumliche Trennung der Passagier- und Frachtabfertigung lässt sich so nicht bzw. nur eingeschränkt erreichen.

Den größten Zielerreichungsgrad haben die zur Planfeststellung beantragten Standorte. Die Erweiterung des Vorfelds A und die Umnutzung der mit einer Gepäckhalle bebauten Fläche unmittelbar am Terminal 1 in Abstellpositionen ermöglicht eine Positionierung von Passagierluftfahrzeugen unmittelbar an den Passagierabfertigungseinrichtungen. Das gleiche gilt für den Frachtflugverkehr hinsichtlich des Vorfeldlückenschlusses zwischen den Vorfeldern E und F. Auf diese Weise können die Abfertigungsprozesse zwischen den unterschiedlichen Verkehren deutlich entzerrt werden. Aufgrund der im Vergleich mit anderen poten-



tiellen Standorten kürzesten Distanz zu den Abfertigungseinrichtungen kann eine hohe Abfertigungsqualität erreicht werden. Zwar sind auch bei dieser Variante einzelne Schleppvorgänge nicht zu vermeiden. Sie treten aber im Wesentlichen nur bei der Überlagerung von Bewegungs- und Belegungsspitzen auf und sind im Vergleich zur Zahl der Schleppvorgänge bei einem Verzicht auf diese Flächen deutlich reduziert.

Auch aus ökologischer Sicht weisen die zur Planfeststellung beantragten Flächen vergleichsweise wenige Nachteile aus. Beide Flächen besitzen eine geringe Wertigkeit. Die Erweiterungsfläche für das Vorfeld A wurde bereits in der Vergangenheit als Vorfeld (Grasvorfeld) genutzt. Im Zuge der Anbindung des Flughafens an das Fernbahnnetz wurden in die Fläche die Gleise zum Tiefbahnhof in offener Bauweise eingebracht, bevor das Baufeld wieder übererdet wurde. Auch am Standort des Vorfeldlückenschlusses ist die Eingriffswirkung vergleichsweise gering, da die Fläche bis zum Jahr 2011 mit einem Hochbau (Sprengkammer) bebaut war.

Aufgrund der Lage der Vorfelderweiterung des Vorfelds A wird es zwar zu einem rechnerischen Anstieg des Fluglärmpegels außerhalb des Flughafengeländes durch Bodenschall kommen. Der Anstieg liegt aber an schutzwürdigen Immissionsorten unter 0,1 dB(A). Diese Pegelsteigerung ist nicht wahrnehmbar.

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH hat sich unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte dafür entschieden, die Vorfelderweiterungen an den gewählten Standorten zur Planfeststellung zu beantragen.

VII.3 Neuordnung des Frachtriegels

VII.3.1 Verzicht auf die Maßnahme

Ein Verzicht auf die planerische Neuordnung des Frachtriegels ist nicht geeignet, das Planungsziel der Verbesserung und Stabilisierung der Verkehrsabwicklung bei der Frachtabfertigung im Segment der Expressfracht und der Wartung zu erreichen.

Bei einem Verzicht auf die Maßnahme müssten die derzeitigen Nutzer Effizienzsteigerungspotentiale weitgehend ausschöpfen. Dies bedeutet zusätzlichen Aufwand und erhöht zudem die Störungsanfälligkeit der Frachtoperationen. Nutzer könnten zudem in letzter Konsequenz gezwungen sein, die zeitliche Nutzung der Frachtabfertigung zu strecken und ihre betrieblichen Konzepte anzupassen. Der Flughafen Köln/Bonn GmbH könnte ferner dem beschriebenen Sanierungs-, Anpassungs- und Modernisierungsbedarf bei den Frachthallen

nicht oder nur schwer Rechnung tragen. Ein Umbau der bestehenden Frachthallen im laufenden Betrieb ist nicht oder nur unter erheblichen Einbußen beim Frachtumschlag möglich. Der Umbau ist zudem regelmäßig unwirtschaftlich. Daher können die erforderlichen Ersatzbauten nur zu Lasten der Flächenreserven und zusätzlich zu den in Betrieb befindlichen Frachthallen errichtet werden.

Weil jeder Expressfrachtanbieter einen abgegrenzten Abfertigungsbereich nutzt, können die Flächenreserven eines Nutzers nicht ohne weiteres einem anderen Nutzer zur Verfügung gestellt werden. Dagegen spricht auch die Notwendigkeit zusammenhängender Abfertigungsbereiche eines Nutzers. Je länger die Wege werden, desto weniger effizient ist die Abfertigung. Auch wenn gemeinsame Nutzungen nicht ausgeschlossen sind, kann die vor allem von den Frachtanbietern angestrebte Abfertigungsqualität daher nur auf Dauer erhalten bzw. verbessert werden, wenn die zeitnahe Errichtung ausreichend dimensionierter Ersatzbauten für die in die Jahre gekommenen Frachthallen durch einen entsprechenden Rahmen planungsrechtlicher Festsetzungen sichergestellt ist, der auch eine Gliederung des Frachtriegels nach unterschiedlichen Nutzungsverhältnissen zulässt. Diesem Ziel dienen die zur Planfeststellung beantragten bauplanungsrechtlichen Festsetzungen.

Ein Verzicht auf die Erweiterung der Wartungseinrichtungen würde das Ziel verfehlen, die Qualität der Abwicklung des Luftverkehrs zu verbessern. Nur durch eine Vergrößerung der Wartungshalle können die am Flughafen Köln/Bonn künftig stationierten Luftfahrzeuge von der Größenordnung eines A330 vollständig in einer Halle gewartet werden; sie müssen dann nicht mehr für Wartungsarbeiten, die eine Einhallung der Luftfahrzeuge erfordern, an andere Standorte ausweichen.

Ein Verzicht auf die Verlagerung der Verwaltungsgebäude wäre nur zu Lasten der Erweiterung der Frachtflächen möglich. Bei einem Verbleib der Verwaltungsgebäude an ihrem bisherigen Standort ließen sich die angestrebten Verbesserungen im Bereich der Wartung nicht realisieren.

VII.3.2 Standortalternative

Als Standortalternative käme nur eine vollständige oder teilweise Verlagerung des Frachtriegels einschließlich der Wartungsanlagen in einen anderen räumlichen Bereich des Flughafens in Betracht.

**VII.3.2.1****Fracht**

Eine mit dem bisherigen Bestand vergleichbare zusammenhängende Ausweisung eines entsprechenden Bebauungsbandes wäre nur im Raum südlich der Querwindbahn zwischen den beiden Parallelbahnen und auch dort nur eingeschränkt möglich. Zwar könnten bei einer Ausweisung eines bisher un bebauten Baufelds Beschränkungen aus der vorhandenen Struktur der bisherigen Hallen und Bebauung vermieden werden. Das Ziel einer Verbesserung der betrieblichen Abläufe im Frachtbereich würde aber schon deswegen nicht erreicht, weil eine räumliche Entkoppelung von den Frachtvorfeldern stattfinden würde. Sie könnte nur vermieden werden, wenn am neuen Standort zusätzliche Vorfeldflächen planfestgestellt werden würden.

Die Verlagerung allein der Flächen für die Ersatzbauten hätte ähnliche Folgen. Gegen diese Variante spricht zudem, dass dann räumlich zusammenhängende Nutzungsbereiche für die einzelnen Integratoren nicht mehr bzw. nur nach umfassenden Flächenneuzuweisungen möglich wären.

Nachteilig für die Frachtabfertigung wäre bei diesen beiden Varianten zudem, dass sowohl die landseitigen Verkehre als auch die Rollverkehre der Luftfahrzeuge im Frachtverkehr die Querwindbahn passieren müssten. Dies würde die Abfertigungsqualität deutlich reduzieren und die Betriebssicherheit einschränken. Eine Querung könnte zwar für den Bodenverkehr durch eine Untertunnelung der Rollflächen vermieden werden. Abgesehen davon, dass dies sehr aufwendig wäre (hoher Flächenverbrauch zur Sicherstellung der notwendigen geringen Neigungen), blieben auch bei einer Tunnellösung die Schwierigkeiten aus der zwangsläufigen Trennung eines Nutzungsbereichs einer Frachtfluggesellschaft.

VII.3.2.2**Wartung**

Bei der Wartung spricht gegen die Variante der räumlichen Verlagerung, dass mit der Wartung verbundene Triebwerksprobeläufe Schleppvorgänge zur Lärmschutzhalle unter Querung der Start-/Landebahn 06/24 (eine Tunnellösung für Luftfahrzeuge scheidet aus) erforderlich machen würden. Die Abwicklung der Wartung würde dadurch erschwert. Ferner spricht gegen eine Verlagerung der Flächen in Bereiche südlich der Querwindbahn, dass die Eingriffe in Natur- und Landschaft allein schon wegen der damit verbundenen Neuversiegelung dort erheblich schwerwiegender sind als bei der Überplanung des vorhandenen Bestands.

VII.3.2.3 Betriebsdienste

Eine Verlagerung aller Betriebsdienste an einen anderen Standort außerhalb des Frachtriegels wäre ebenfalls mit Nachteilen für die Bereitstellung dieser Dienste und das Ziel der Verbesserung der betrieblichen Qualität verbunden. Aufgrund der zentralen Lage können Betriebsdienste vom Frachtriegel aus innerhalb kürzester Zeiten jede relevante Flugbetriebsfläche und Abfertigungseinrichtung erreichen. Dies ist insbesondere für die Flughafenfeuerwehr von zentraler Bedeutung. Eine Verlagerung der Betriebsdienste könnte zudem dazu führen, dass manche dieser Einrichtungen mehrfach vorgehalten werden müssten, um innerhalb der vorgegebenen Einsatz- und Wegezeiten ihre Einsatzorte am Flughafen zu erreichen.

VII.3.2.4 Verwaltung

Für die durch die Erweiterung des Wartungsbereichs verdrängten Verwaltungsgebäude kommen zunächst Alternativstandorte im Frachtriegel oder sonst innerhalb des Sicherheitsbereichs sowie außerhalb des Sicherheitsbereichs an der Kennedystraße im Bereich der Terminalvorfahrt sowie im Bereich des Zubringers zur Landesstraße L84 nördlich der Kennedystraße in Betracht.

Ein Alternativstandort im Frachtriegel wäre allenfalls als zeitlich befristete Zwischenlösung möglich. Die Fläche des Frachtriegels ist aufgrund ihrer Lage zwischen beiden Parallelbahnen als Reservefläche für Wartung, Betriebsdienste und die Erweiterung der Abfertigungseinrichtungen für die Expressfracht prädestiniert. Für diese Zwecke sollen die Flächen des Frachtriegels langfristig vorgehalten werden. Neu errichtete Verwaltungsgebäude wären mit dieser Zielsetzung nicht auf Dauer zu vereinbaren. Sie müssten spätestens dann verlegt werden, wenn die Fläche für die Erweiterung einer vorrangigen Nutzung in Anspruch genommen werden würde. Eine solche Zwischenlösung wäre nicht wirtschaftlich und wird daher nicht weiter verfolgt.

Die erschwerte Zugänglichkeit spricht gegen andere Standortvarianten im Sicherheitsbereich. Ein solcher Standort für ein Bürogebäude ist nicht beliebig auf dem Flughafen wählbar, sondern müsste sich aus Gründen der Erschließung an andere bauliche Strukturen anlehnen. Ausreichend dimensionierte Freiflächen im Sicherheitsbereich, die diese Voraussetzungen erfüllen, stehen nicht zur Verfügung.

Eine Errichtung des Verwaltungsgebäudes auf den Freiflächen zwischen den Terminalvorfahrten entspricht nicht dem Ziel, diese Flächen mit Nutzungen zu belegen, die auf die



Abfertigung und Betreuung der Passagiere sowie auf flughafenaffine Dienstleistungen ausgerichtet sind. Nur solche Nutzungen sollen in diesem Bereich untergebracht werden.

Der Bereich westlich des Parkhauses P3 ist für einen Verwaltungsstandort weniger geeignet. Die Fläche bietet sich funktional eher für eine Erweiterung des Parkhauses an. Sie ist zudem nur unter Inanspruchnahme von Wald- und FFH-Flächen zu erschließen.

Die als Standort für das künftige Verwaltungsgebäude vorgesehenen Flächen liegen außerhalb des Sicherheitsbereichs und sind verkehrlich gut erschlossen. Der Standort ist durch eine Nutzung vorgeprägt, dort befinden sich Sport- und Freizeitanlagen, die im Eigentum der Flughafen Köln/Bonn GmbH stehen. Er ist ausreichend dimensioniert, um das geplante Verwaltungsgebäude aufzunehmen.

VII.4 Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo

VII.4.1 Verzicht auf die Erweiterung

Mit dem Verzicht auf die Erweiterung kann das mit diesem Teilvorhaben verfolgte Ziel der Verbesserung der Qualität bei der Abfertigung der Standardluftfracht und der Ausnutzung der Beifrachtkapazitäten in diesem Marktsegment bestenfalls eingeschränkt erreicht werden. Speditionen könnten ihre Nachfrage nach Beifrachtkapazitäten für die Standardluftfracht nicht mehr in vollem Umfang befriedigen. Diese Nachfrage könnte auch nicht durch eine Anlieferung bei den Integratoren in den Abfertigungseinrichtungen im Sicherheitsbereich abgedeckt werden, da es sich nicht um deren KEP-Beifracht handelt. Außerdem würde die Möglichkeit entfallen, außerhalb des Sicherheitsbereichs Fracht von Landverkehr auf Landverkehr umzuschlagen. Die Vorteile einer Ent- und Beladung außerhalb des Sicherheitsbereichs gingen für diese Fracht verloren.

VII.4.2 Standortalternative

Eine Errichtung des zusätzlichen Frachtumschlags im Frachtriegel oder auf anderen Flughafenflächen innerhalb des Sicherheitsbereichs erfüllt das planerische Ziel nur teilweise. Zwar könnten dann auch zusätzliche Umschlagmöglichkeiten geschaffen werden. Bei einer Errichtung an einem Standort im Sicherheitsbereich müssten die LKW für die Zufahrt aber Sicherheitskontrollen durchlaufen. Insbesondere die Anlieferung würde sich zeitlich verzögern. Die mit dem CBCC erreichten Verbesserungen bei der Abfertigung der Standardfracht würden für den Zusatzstandort im Sicherheitsbereich aufgegeben. Eine räumliche Trennung würde zudem die Nutzung von Synergien durch einen gemeinsamen Frachthof der beiden Gebäude für Standardfracht unmöglich machen.

Bei einer Errichtung der Erweiterung des Umschlagzentrums im Bereich der Terminalvorfahrt läge das Gebäude zwar außerhalb des Sicherheitsbereiches. Anders als im bestehenden CBCC würde dort aber der direkte Zugang zum Sicherheitsbereich fehlen. Die Vorteile des CBCC-Standorts würden entfallen. Außerdem könnten die entsprechenden Flächen nicht mehr für das Hotel- und Kongresszentrum mit Büroflächen genutzt werden. Ausreichende Aufstell- und Rangierflächen für den Schwerverkehr sind dort ebenfalls nur begrenzt vorhanden. Es kommt hinzu, dass bei einem Umschlag von Standardfracht in diesem Bereich der PKW- und der Schwerverkehr sich in einem kritischen Zufahrtsbereich in Terminalnähe vermengen würden. Die PKW-Zufahrt zum Terminalbereich würde durch Abbiege- und Rangiervorgänge des Schwerverkehrs beeinträchtigt werden.

Die Errichtung der Erweiterung des Frachtumschlags unmittelbar angrenzend an das CBCC vermeidet diese Nachteile. Das Planungsziel einer Erhöhung der betrieblichen Abfertigungsqualität wird erreicht, da der Schwerverkehr nicht in den Sicherheitsbereich einfahren muss. Die Nähe zum vorhandenen Frachtzentrum erlaubt die Ausnutzung von Synergieeffekten (insbesondere gemeinsamer Frachthof). Nachteilig ist zwar, dass dem Vorhaben Stellplätze auf dem Parkplatz P5 weichen müssen. Dieser Nachteil wird aber durch die Errichtung eines Parkhauses auf dem verbleibenden Parkplatz vollständig kompensiert.

Für Alternativstandorte des Parkhauses scheidet der Sicherheitsbereich aus. Bei einer Errichtung im Norden beim Parkhaus P3 müssten für die Zuwegung Wald und Flächen von Schutzgebieten in Anspruch genommen werden. Bei einer Errichtung im Bereich der Tennisplätze oder der Terminalvorfahrt bestehen Konflikte mit den dort geplanten Vorhaben. Vor diesem Hintergrund liegt eine Bereitstellung der weggefallenen Stellplätze durch ein Parkhaus auf dem Parkplatz P5 nahe. Diese Lösung vermeidet zudem die Inanspruchnahme bisher nicht versiegelter Flächen.

VII.5 Anbau Terminal 2 West

VII.5.1 Verzicht auf den Anbau

Das Planungsziel der Verbesserung der Abfertigungsqualität könnte durch einen Verzicht auf den geplanten Anbau an das Terminal 2 nur eingeschränkt erreicht werden. Zwar könnten durch eine Erweiterung der Flächen für die Sicherheitskontrolle Engpässe in Belastungsspitzen vermieden werden. Die Aufenthaltsbereiche für Passagiere würden jedoch in erheblichem Umfang reduziert. Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen entfielen sowohl auf der Luft- wie auf der Landseite. Die Qualität der Passagierabfertigung im Terminal 2 würde deutlich sinken.



VII.5.2 Standortalternativen

Standortalternativen müssen eine räumliche Verbindung mit dem Terminal 2 ermöglichen. Bei einer Realisierung des Erweiterungsbaus zwischen dem Terminal 1 und dem Terminal 2 hätte das mit der Ergänzung der Vorfelder verfolgte Ziel der Bereitstellung terminalnaher Abfertigungspositionen für die Passage Abstriche hinnehmen müssen.

Der zur Planfeststellung beantragte Standort grenzt unmittelbar an das Terminal 2 an und erlaubt die unmittelbare Anbindung an diesen Terminalbereich. Die durch die Ausdehnung der Sicherheitskontrolle verdrängten gewerblichen Nutzungen und Dienstleistungen können ortsnahe verlagert werden und müssen nicht aufgegeben werden. Eine hohe Abfertigungsqualität bleibt gewährleistet.

VII.6 Neuordnung Vorfahrtbereich

VII.6.1 Verzicht auf die Neuordnung des Vorfahrtbereichs

Bei einem Verzicht auf ein Hotel mit Konferenzzentrum und entsprechenden ergänzenden Nutzungen kann das Ziel, die Qualität der Passagierabfertigung durch die Bereitstellung von zusätzlichen Übernachtungsmöglichkeiten zu steigern, nicht erreicht werden.

Für das Parkhaus P1 ist eine entsprechende bauplanungsrechtliche Festsetzung zwar nicht unabdingbar notwendig. Der Standort ist nicht nur mit einem Parkhaus bebaut, es liegt auch eine Baugenehmigung für einen Ersatzbau vor. Das zeigt aber zugleich, dass der Verzicht auf eine entsprechende planungsrechtliche Ausweisung an der Inanspruchnahme dieser Fläche nichts ändern würde. Der zur Feststellung beantragte Plan baulicher Anlagen hat insoweit nur die Funktion, die Bestandsnutzung planungsrechtlich abzusichern.

VII.6.2 Standortalternativen

Als Standortalternative für die Hotel- und Konferenzzentrumsnutzung ist die Fläche in der Nachbarschaft des vorhandenen Hotels weniger geeignet. Sie liegt weiter vom Terminal 1 entfernt. Das Terminal lässt sich von dort nur schwer fußläufig erreichen. Damit ist dieser Standort für auf den Terminalbetrieb ausgerichtete Dienstleistungs- und gewerbliche Nutzungen weniger geeignet. Das Ziel der Aufwertung der Terminalvorfahrt kann an diesem Standort ebenfalls nur eingeschränkt gefördert werden. Diese Nachteile weist der zur Planfeststellung beantragte Standort unmittelbar zwischen den Terminalvorfahrten nicht auf.

Eine mit dem Planungsziel der Aufwertung der Passagierabfertigungsqualität übereinstimmende Standortalternative für das Parkhaus P1 scheidet mangels ausreichender Flächen

in Terminalnähe. Das Bestandsparkhaus verfügt über eine gerade für Geschäftsreisende optimale Anbindung an die An- und Abflugbereiche. Das Ziel, diese Abfertigungsqualität aufrecht zu erhalten, würde bei einer Verlagerung des Parkbetriebs an einen terminalfernen Standort verfehlt. Ein Verkehrsbauwerk an dieser Stelle erleichtert zudem die Errichtung einer Querspange, die den Verkehr zum Terminal T 2 auf direktem Weg dorthin führt.

VIII. Auswirkungen

VIII.1 Bezugszeitpunkt, Prognosenullfall und Prognoseplanfall

Zur Ermittlung möglicher Auswirkungen des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens bzw. der einzelnen Teilmaßnahmen geht die Planung zunächst vom Status Quo aus. Anhand der Daten und Verhältnisse im Status Quo werden die Auswirkungen des Flughafens im Prognosenullfall ermittelt und mit denen des Prognoseplanfalls verglichen. Ziel des Vergleichs ist unter anderem die Ermittlung eventueller den Teilvorhaben im Prognoseplanfall zuzurechnenden Zusatzbelastungen im Verhältnis zu der Vorbelastung durch die im Prognosenullfall vorhandenen Vorhaben und Nutzungen. Auswirkungen, die in dem maßgeblichen Prognosezeitraum ohne die zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen eintreten, werden nicht durch diese verursacht und sind daher weder dem Gesamtvorhaben noch den einzelnen Teilvorhaben zuzurechnen.

VIII.1.1 Status Quo 2014/2015

Der Status Quo wurde anhand der Daten und Verhältnisse der Jahre 2014/2015 ermittelt. Soweit fachlich geboten, wurden zur Erfassung langfristiger Entwicklungen und zur Sicherstellung einer hinreichenden Analysebasis rückblickend individuell angemessene Analysezeitreihen herangezogen. Darüber hinaus sind die wesentlichen Grundlagen des Bundesverkehrswegeplans 2030, nämlich insbesondere Ausgangsdaten und Basisprognosen in die Prognosen eingegangen.

VIII.1.2 Prognosehorizont

Als Prognosehorizont stellen die relevanten Gutachten entsprechend den Abstimmungen im Scoping-Termin auf das Jahr 2030 ab. Das Jahr 2030 wurde insbesondere im Hinblick auf den Planungshorizont der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung gewählt. Seine Wahl berücksichtigt auch das Erfordernis eines ausreichend dimensionierten Prognosezeitraums nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Eine Prognose über 2030 hinaus ist dagegen mit zunehmenden Unsicherheiten behaftet und die Verlässlichkeit der prognostizierten Ergebnisse nimmt ab.



VIII.1.3 Prognosenullfall 2030

Für die Auswirkungen im „Prognosenullfall 2030“ wurde die Situation zugrunde gelegt, die im Jahr 2030 ohne eine Realisierung der geplanten Teilvorhaben eintreten wird. Der Prognosenullfall umfasst weitere Hochbaumaßnahmen auf dem Flughafen, welche unabhängig vom Planfeststellungsverfahren bis zum Jahr 2030 umgesetzt werden. Berücksichtigt wird der Ersatzneubau der Hallen 2 und 3 im Frachtriegel. Für dieses Vorhaben liegt eine Baugenehmigung vor. Baubeginn war im September 2016. Ebenfalls berücksichtigt wird der Ersatzneubau für das bestehende Parkhaus P1. Für diesen Ersatzneubau liegt ebenfalls eine Baugenehmigung vor. Sie wurde zuletzt am 03.08.2017 verlängert.

Weil für diese Vorhaben bereits Genehmigungen vorliegen und mit ihrer Umsetzung teilweise bereits begonnen wurde, sind sie im Jahr 2030 bereits vorhanden und im Rahmen der Vorbelastung zu berücksichtigen.

Bei der Ermittlung der Auswirkungen im Prognosenullfall 2030 wird nicht berücksichtigt, dass die Erweiterung des Vorfelds A und der Vorfeldlückenschluss baulich bereits ausgeführt sind. Für den Frachtriegel und das CBCC wird der derzeitige Bestand unter Berücksichtigung der bis zum Jahr 2030 in diesem Bestand möglichen Entwicklungen zugrunde gelegt.

VIII.1.4 Prognoseplanfall 2030

Die Auswirkungen im „Prognoseplanfall 2030“ werden anhand der Situation ermittelt, die im Prognosejahr 2030 im Falle einer Umsetzung der geplanten Teilvorhaben eintreten wird. Im Prognoseplanfall 2030 werden zusätzlich zum Prognosenullfall 2030 folgende Vorhaben verwirklicht sein.

- **Flugbetriebsflächen**

Erweiterung Vorfeld A: Schaffung zusätzlicher Abstellpositionen durch eine Erweiterung des Vorfelds A

Umnutzung Teilfläche Vorfeld A: Rückbau einer Gepäckhalle auf dem Vorfeld A und Nutzung der bisher bebauten Fläche als Abstellpositionen.

Vorfeldlückenschluss E/F: Schaffung von Abstellpositionen durch Verbindung der Vorfelder E und F.

- **Frachtriegel**

Frachtriegel: Neuordnung der baulichen und sonstigen Nutzungen innerhalb des Luft-sicherheitsbereichs zwischen den Vorfeldern E und F im Osten und V und W im Westen mit Erweiterungen der Fracht- und Hangarflächen nach Maßgabe der durch die Festsetzungen des Plans baulicher Anlagen eröffneten zusätzlichen Nutzungsmöglichkeiten.

Verwaltungsgebäude: Verlagerung der Flughafenverwaltung aus dem Frachtriegel in den Bereich der heutigen Tennisplätze an der Waldstraße.

- **Frachtzentrum General Cargo**

Frachtzentrum General Cargo (CBCC II): Erweiterung des Frachtzentrums „Cologne Bonn Cargo Center“ (CBCC) um ein zusätzliches Frachtgebäude.

Parkhaus P5: Errichtung eines Parkhauses auf dem Mitarbeiterparkplatz P5 als Ersatz für die durch den Bau des CBCC II wegfallenden Parkplätze auf dem Parkplatz P5.

- **Neuordnung Terminal 2**

Anbau T 2 West: Errichtung eines Anbaus nordwestlich an das Terminal 2.

- **Flächenneuordnung Vorfahrtbereich für flughafeninduzierte/flughafenaffine Nutzungen**

Hotel: Neubau eines Hotels mit Businesscenter und Konferenznutzungen.

Zu diesem Zeitpunkt liegen ferner die planungsrechtlichen Festsetzungen für den Standort des Parkhaus P1 vor.

VIII.2 Auswirkungen auf den Luftverkehr

Um festzustellen, welche Auswirkungen die zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen haben werden, hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH die zukünftige Verkehrsentwicklung am Flughafen Köln/Bonn für das Jahr 2030 prognostizieren lassen. In einem zweiten Schritt hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH überprüfen lassen, ob diese Nachfrage im Prognosejahr mit den vorhandenen Flugbetriebsflächen ohne die beantragten Vorfelderweiterungen abgewickelt (Prognosenullfall) oder ob sie erst nach Realisierung der planfestzustellenden Vorhaben (Prognoseplanfall) befriedigt werden kann.



Einzelheiten zur Methodik des Vorgehens ergeben sich aus dem Gutachten „Methodische Zusammenhänge zwischen Verkehrsprognose und Kapazitätsanalyse“.

VIII.2.1 Luftverkehrsentwicklung

Die Luftverkehrsprognose beruht auf einer allgemein anerkannten Methodik. Sie verwendet mathematische Verkehrsmodelle, die den gesamten deutschen (Schwerpunkt bei Passage) bzw. europäischen (Schwerpunkt bei Fracht) und interkontinentalen Luftverkehrsmarkt modellieren. Aufgrund einer Analyse der Verkehrsstrukturen des Flughafens Köln/Bonn werden die (historischen) Zusammenhänge zwischen dem Verkehrsverhalten und der Verkehrsnachfrage am Flughafen Köln/Bonn und den im Wettbewerb stehenden Flughäfen erfasst. Auf der Grundlage des Status-Quo 2014 werden die künftigen Verkehrsvolumina (Quell-Ziel-Matrizen) für das Verkehrsmittel Flugzeug nach Maßgabe der Entwicklung der flughafenunabhängigen Luftverkehrsnachfrage je Region nach Herkunfts- und Zielgebieten prognostiziert. Intramodale Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsträgern und das Angebot konkurrierender Flughäfen werden einbezogen.

Die so ermittelte flughafenunabhängige Luftverkehrsnachfrage wird dann mit Hilfe eines Flughafenwahlmodells auf den Flughafen Köln/Bonn und die mit ihm konkurrierenden Flughäfen verteilt. Die Prognose wird unter der Prämisse der Engpassfreiheit am Flughafen Köln/Bonn in Bezug auf die zur Verfügung stehenden Flugzeugstellplätze, das Start- und Landebahnsystem oder Betriebsbeschränkungen erstellt. So ist sichergestellt, dass sie die maximale Nachfrage prognostiziert, die an den Flughafen Köln/Bonn im Prognosejahr 2030 herangetragen werden wird. Auf diese Weise ermittelt die Prognose für den Flughafen Köln/Bonn im Prognosejahr 2030 eine Luftverkehrsnachfrage von insgesamt 154.820 Bewegungen.

Segment	Bewegungen 2030 gesamt
Linie/Charter	101.410
Fracht	32.610
Sonstige Verkehre	17.200
Militär	3.600
Gesamt	154.820

Einzelheiten ergeben sich aus dem Gutachten „Verkehrsprognose für den Flughafen Köln/Bonn für das Jahr 2030“.

VIII.2.2 Ermittlung der Kapazität

Auf der Grundlage der in den Prognoseflugplan für das Jahr 2030 umgelegten Luftverkehrsnachfrage am Flughafen Köln/Bonn hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH in einem zweiten Schritt anhand eines Kapazitätsgutachtens prüfen lassen, ob diese Nachfrage im Prognosenullfall auf den vorhandenen Flugbetriebsflächen (also ohne das Teilvorhaben der Vorfelderweiterung) abgewickelt werden kann.

Das Kapazitätsgutachten ermittelt unter Verwendung entsprechender Berechnungsverfahren und unter Zugrundelegung der Prognoseflugpläne, der Infrastrukturpläne, der luftrechtlichen Betriebsbeschränkungen, der Betriebsparameter sowie der standorttypischen Betriebsbedingungen die Anzahl der Flugbewegungen, die auf den Flugbetriebsflächen des Flughafens Köln/Bonn abgefertigt werden kann, ohne dass die durchschnittliche oder absolute Verzögerung der Flugbewegungen bestimmte, luftverkehrstypische Werte überschreitet.

Danach kann der Flughafen Köln/Bonn die im Jahr 2030 an ihn unter der Prämisse der Engpassfreiheit herangetragene Luftverkehrsnachfrage auch im Prognosenullfall ohne zusätzliche Flugbetriebsflächen abfertigen. Die praktischen Kapazitäten der Start-/Landebahnen und des Rollwegesystems weisen hinreichende Reserven aus. Für die Abstellung stehen unter Berücksichtigung von Langzeitabstellungen und Dispositionsreserven im Jahr 2030 ebenfalls ausreichend Luftfahrzeugpositionen zur Verfügung. Aufgrund der Verteilung der Vorfelddflächen auf dem Flughafen ist im Prognosenullfall an Verkehrstagen mit Spitzenbelegungen der Abstellflächen und einer gleichzeitigen hohen Bewegungszahl nicht für alle Luftfahrzeuge eine terminalnahe Abstellung möglich. Um die Abfertigung sicherzustellen, werden in einem solchen Fall bis zu 32 Schleppvorgänge bei den nächtlichen Flugzeugabstellungen im Passagierluftverkehr erforderlich. An Tagen mit einer geringeren Belegungszahl reduziert sich die Zahl der Schleppvorgänge.

Die Erweiterung des Vorfelds A, die Umnutzung der von der Gepäckhalle belegten Fläche als Vorfeld und die Vorfelderweiterung E/F ermöglichen es, selbst in der zuvor beschriebenen Konstellation (Überschneidung einer Spitzenbelegung mit einer hohen Bewegungszahl) die Anzahl der Schleppvorgänge von 32 auf 6 zu reduzieren. Das Teilvorhaben der Vorfelderweiterung verbessert daher die Zuordnung der Abstellpositionen im Passagier- und Luftfrachtverkehr zu den jeweiligen Abfertigungseinrichtungen. Das Ziel einer vollständigen Ent-



flechtung der Abfertigung wird allerdings an Spitzentagen nicht ganz erreicht. Die Reduzierung der Anzahl der Schleppvorgänge erleichtert die operative Abfertigung am Boden und mindert die Risiken für den Betrieb und die Betriebsabwicklung, die sich aus Schleppvorgängen ergeben können.

Einzelheiten sind im Gutachten „Technische Kapazität“ aufgeführt.

VIII.2.3 Änderung von Flugverfahren

Da es keine vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Nachfrage und somit die Anzahl an Flugbewegungen gibt, ist nicht ersichtlich, dass die Vorhaben in irgendeiner Form für die Änderung von An- und Abflugverfahren oder An- bzw. Abflugverkehr kausal sind. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat mit Schreiben vom 14.08.2017 bestätigt, dass das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben nicht zu einer Änderung des Start- und Landebahn-systems am Flughafen Köln/Bonn führen wird und dass der für 2030 prognostizierte Verkehr nach den Gutachten auch ohne die zur Planfeststellung beantragten Vorfeldflächen auf den derzeitigen Flugbetriebsflächen abgewickelt werden kann. Vor diesem Hintergrund ist sie zu dem Ergebnis gekommen, dass die zur Planfeststellung beantragten Vorhaben flugbetrieblich neutral sind. Es kann aus tatsächlichen Gründen ausgeschlossen werden, dass ihre Realisierung die Änderung von An- und/oder Abflugverfahren erforderlich machen oder zu anderen An- und Abflugverkehren führen wird. Ein Ursachenzusammenhang mit den vom Flughafen beabsichtigten baulichen Maßnahmen besteht nicht.

VIII.3 Auswirkungen auf den Straßenverkehr

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH hat ferner eine Prognose der landseitigen Verkehre am Flughafen Köln/Bonn erstellen lassen. Sie dient der Ermittlung der straßenverkehrlichen Auswirkungen des Gesamtvorhabens bzw. der Teilvorhaben. Auf der Grundlage von unter anderem Erhebungen und Straßenverkehrszählungen ermittelt die Prognose den Status-Quo 2014/2015. Für das Verkehrsmodell berücksichtigt sie darüber hinaus die erforderlichen Rahmenbedingungen (insbesondere Modal Split, verkehrsspezifische Kenndaten wie z.B. Passagieraufkommen am Tag, Ganglinien) auf der Grundlage des Teilnetzes der Stadt Köln. Auf dieser Grundlage wird der Prognosenullfall 2030 ermittelt. Er berücksichtigt die absehbaren (genehmigten) Änderungen in der Bestandsverkehrsinfrastruktur und im ÖV-Angebot. Die Zunahme des Flughafenverkehrs wird differenziert für einzelne Nutzergruppen, die Zunahme des allgemeinen Verkehrs anhand der allgemeinen Grundlagen und Daten errechnet. Der Prognoseplanfall ermittelt die über die Auswirkungen des Prognosenullfalls hinausgehenden Effekte, die bei Realisierung der zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen auftreten.



Die Verkehrsprognose ermittelt für den Prognosenullfall an den maßgeblichen Zählstellen Kennedystraße/Waldstraße ein dem Flughafen Köln/Bonn zuzurechnendes tägliches Straßenverkehrsaufkommen von ca. 58.600 Kfz-Fahrten und von ca. 1.800 Schwerverkehrsfahrten.

Im Prognoseplanfall weist der Flughafen Köln/Bonn im Bereich der Zählstellen Kennedystraße/Waldstraße ein durchschnittliches tägliches Straßenverkehrsaufkommen von ca. 60.200 Kfz-Fahrten und ca. 2.200 Schwerverkehrsfahrten auf. Der Anstieg geht auf die Teilvorhaben Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo und Neuordnung der Terminalvorfahrt zurück. In dem Frachtzentrum General Cargo findet nicht nur ein Umschlag der Fracht vom Land- auf den Luftverkehr (und umgekehrt) statt. Ein erheblicher Anteil des Frachtumschlags erfolgt von Land- zu Landverkehren. Dieser Umschlag führt zu einer Verkehrszunahme. Die Zunahme des Kfz-Verkehrs geht auf die zusätzlichen Arbeitsplätze im Frachtzentrum und auf den beabsichtigten Hotelneubau zurück.

Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes sind durch die Verkehrszunahmen nicht zu erwarten. Alle relevanten Knoten weisen im Prognoseplanfall eine hinreichende Leistungsfähigkeit auf. Soweit es durch Verkehrszunahmen am Flughafen in der Verlängerung der Kennedystraße in Richtung Ankunft vor der Einmündung zum Taxipool zu Engpässen in den Spitzenstunden kommen kann, kann eine ausreichende Leistungsfähigkeit durch straßenverkehrliche Maßnahmen (Entfernen der Bodenschwellen und Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit von 10 auf 30 km/h) beseitigt werden.

Die Einzelheiten sind im Gutachten „Prognose der landseitigen Verkehre für den Flughafen Köln/Bonn“ aufgeführt.

IX. Umweltauswirkungen

Zur Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen der zur Planfeststellung beantragten Vorhaben hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH Gutachten zu folgenden Bereichen eingeholt:

Themenbereich	Gutachten	Ordner
Fluglärm- und Bodenlärm	Flug- und Bodenlärmgutachten vom 19.08.2016	2
Straßenverkehrslärm	Stellungnahme zum Straßenverkehrslärm vom 19.08.2016	2
Gesamtlärm	Gesamtlärbetrachtung unter Berücksichtigung der Vorbelastung aller Lärmarten vom 03.08.2017	2



Themenbereich	Gutachten	Ordner
Lärmmedizin	Lärmmedizinische Stellungnahme vom 05.11.2016	3
Luftschadstoffe	Lufthygienische Untersuchung vom 23.11.2016	3
Vogelschlag	Vogelschlaggutachten vom September 2016	3
Lichtimmissionen	Lichtimmissionsuntersuchung vom 31.10.2016	3
Wasser	Fachbeitrag zu den Belangen der Wasserrahmenrichtlinie vom 31.08.2017	3
NATURA 2000-Gebiete	Vorprüfung der NATURA 2000-Verträglichkeit vom 28.11.2016	4
Artenschutz	Artenschutzfachbeitrag vom 28.11.2016	4

Diese Gutachten waren neben den Antragsunterlagen, den Verkehrsprognosen, weiteren Quellen und Kartierungen Grundlage für die Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans und der Umweltverträglichkeitsstudie. Inhalt und Reichweite der Umweltverträglichkeitsstudie wurden in einem Scoping-Termin unter Federführung der Planfeststellungsbehörde bestimmt. Im Folgenden werden die wesentlichen Immissionen des zur Planfeststellung beantragten Gesamtvorhabens bzw. der einzelnen Teilvorhaben und die Betroffenheit der einzelnen Schutzgüter dargestellt. Zusammengefasst werden ferner die Ergebnisse der Vorprüfung der NATURA 2000-Verträglichkeitsprüfung. Die Kompensation der durch das Gesamtvorhaben bzw. die einzelnen Teilvorhaben verursachten Eingriffe in Natur und Landschaft und die Belange des Artenschutzes werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan abgehandelt.

IX.1 Immissionen

Anhand der Luft- und Straßenverkehrsprognosen hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH die von dem zur Planfeststellung beantragten Vorhaben verursachten Immissionen ermittelt.

IX.1.1 Lärm

IX.1.1.1 Flug- und Bodenlärm

Auf der Grundlage der vorliegenden Datenerfassungssysteme (DES) wurde für das maßgebliche Prognosejahr 2030 die Fluglärmbelastung nach Maßgabe der 1. FlugLSV i. V. m. der AzB-08 ermittelt.

Gesondert untersucht wurde der unter die 1. FlugLSV und die AzB-08 fallende Bodenlärm durch Rollverkehre der Flugzeuge nach der Landung bzw. zum Start (Taxi in und Taxi out) sowie durch den Betrieb von Hilfsturbinen (APU). Die Berechnung der von diesen Bodenquellen verursachten Immissionen (AzB-Bodenlärm) erfolgt mit dem Berechnungsverfahren nach AzB-08.

Ebenfalls gesondert untersucht wurden die nicht unter die 1. FlugLSV fallenden weiteren Bodenlärmquellen auf dem Flughafen wie Heizkraftwerk, Kraftfahrzeugverkehr auf dem Flughafengelände, Enteisierung und Triebwerksprobeläufe in der Schutzeinrichtung. Die Ermittlung der Lärmbeiträge aus diesen weiteren Bodenlärmquellen erfolgte unter Anwendung verschiedener Berechnungsverfahren.

Abschließend wurden die Teilpegel aus den verschiedenen Bodenquellen und dem Flugbetrieb für eine Gesamtbetrachtung der lärmbedingten Auswirkungen der geplanten Vorhaben energetisch addiert.

Die Berechnung der Flug- und Bodenlärmbelastung (Fluglärm und Bodenlärmquellen nach AzB) ergibt keine relevante Differenz zwischen dem Prognosenullfall und dem Prognoseplanfall. Veränderungen beim Flug- und Bodenlärm ergeben sich sowohl am Tag als auch in der Nacht nur im Bereich des erweiterten Vorfelds A, wo sich im Prognoseplanfall weitere Abstellpositionen für die zivile Luftfahrt ergeben. Hier kommt es am Tag zu Pegelveränderungen im Bereich der geplanten Abstellpositionen auf dem Flughafengelände von 2 dB(A) bis 5 dB(A). Außerhalb des Flughafens erhöht sich der Pegel am Tag n um weniger als 0,1 dB(A). Auch in der Nacht kommt es nur auf dem Flughafengelände zu relevanten Steigerungen. Außerhalb des Flughafengeländes liegt die Pegelzunahme bedingt durch die Erweiterung des Vorfeld A im Prognoseplanfall nachts ebenfalls bei weniger als 0,1 dB(A).

Für den Antrag wurde ferner gesondert der nach der 1. FlugLSV zu ermittelnde AzB-Bodenlärm durch Rollverkehre und Hilfsturbinen betrachtet (also ohne überdeckende Lärmbeiträge aus Starts und Landungen). Er erhöht sich im Prognoseplanfall 2030 verglichen mit dem Prog-



nosenullfall 2030 im Umfeld der Erweiterung des Vorfelds A. Die Auswirkungen im Tagzeitraum auf den angrenzenden Stadtteil Girengel liegen in den Bereichen mit relevantem Bodenlärm bei bis zu 1 dB(A). Im Bereich der für die nächstgelegenen Siedlungsbereiche repräsentativen Immissionsorte sind am Tag maximale Pegelerhöhungen von 0,2 dB(A) zu erwarten. Nachts ergeben sich im Stadtteil Girengel in Bereichen mit relevantem Bodenlärm ebenfalls Pegelerhöhungen von bis zu 1 dB(A). Im Bereich der für die nächstgelegenen Siedlungsbereiche repräsentativen Immissionsorte sind nachts maximale Pegelerhöhungen von 0,1 dB(A) zu erwarten. Sie werden aber regelmäßig durch den um mindestens 5 dB(A) höheren Fluglärmpegel überlagert.

Die weiteren luftfahrtaffinen Bodenlärmquellen Triebwerksprobeläufe, Kraftfahrzeugverkehr auf dem Flughafengelände, Heizkraftwerk, Enteisung und sonstiges schallrelevantes Gewerbe wie Frachtumschlag bewirken aufgrund der Entfernung dieser Emissionsquellen zur nächstgelegenen Wohnbebauung keine Pegelerhöhungen an den relevanten Immissionsorten

Wegen der Einzelheiten wird auf das „Flug- und Bodenlärmgutachten“ verwiesen.

IX.1.1.2 Straßenverkehrslärm

Bedingt durch die Teilvorhaben Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo und Neuordnung Terminalvorfahrt (Hotel und Kongresszentrum) kommt es im Prognoseplanfall im Vergleich zum Prognosenullfall zu Verkehrslärmimmissionen außerhalb des Flughafengeländes. Verkehrslärmimmissionen verursacht ferner die durch die Neuordnung des Frachtriegels bedingte Verlagerung der Flughafenverwaltungen in die Nachbarschaft der bestehenden Hotelanlage (Leonardo Hotel).

Der gutachterlichen Bewertung liegen die Daten der Straßenverkehrsprognose zugrunde. Der Straßenverkehrslärm wird nach Maßgabe der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) bewertet. Zur Bewertung der von den Parkplätzen verursachten Immissionen zieht das Gutachten die Parkplatzlärmstudie des Bayerischen Landesamtes für Umwelt heran.

Im Prognoseplanfall ergeben sich gegenüber dem Prognosenullfall außerhalb des Flughafengeländes im bebauten Bereich emissionsseitig nur geringfügige Schallpegel-Zunahmen von weniger als 0,1 bis 0,6 dB(A) sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum. Innerhalb des Flughafens sind überwiegend Pegelerhöhungen von bis zu 2 dB(A) zu erwarten. Eine Pegelerhöhung von mehr als 2 dB(A) ist für einen kurzen Streckenabschnitt am Kreisel Kriegerstraße in Richtung des künftigen Verwaltungsgebäudes zu erwarten. Die Erhöhung wirkt sich nur auf dem Flughafengelände aus.

Untersucht wurden ferner Bereiche, in denen die Immissionen des Straßenverkehrslärms im Jahr 2030 (und auch heute schon) die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erreichen bzw. überschreiten. Betroffen sind Immissionsorte am Grengeler Mauspfad/ L 489 und der Waldstraße/ L 99 in Köln-Grengel. Hier erhöht sich die prognostizierte Lärmbelastung im Prognoseplanfall 2030 gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 um weniger als 0,1 dB(A) tags bzw. nachts. Ursache ist der Lieferverkehr des in den Bereich des vorhandenen Hotels verlegten Verwaltungsgebäudes. Die Stadt Köln hat in ihrer Lärmaktionsplanung nach BImSchG für diese Straßenbereiche schon aufgrund der derzeit vorhandenen Vorbelastung Handlungsbedarf für die Kommune festgestellt. Auch der Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Stand: 15.11.2016) sieht Handlungsbedarf an den vorbelasteten Straßen vor.

An der BAB A 59 beträgt die prognostizierte Lärmpegelerhöhung in einem Teilbereich mit Bebauung im Prognoseplanfall 2030 gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 ebenfalls weniger als 0,1 dB(A). In diesem Bereich hat der Baulastträger bereits Lärmschutzwände errichtet, welche die freie Schallausbreitung reduzieren.

Wegen der Einzelheiten wird auf die „Stellungnahme zum Straßenverkehrslärm“ verwiesen.

IX.1.1.3 Gesamtlärm

Im Zuge der Planung wurde die Gesamtlärmbelastung von schutzwürdigen Nutzungen betrachtet, die eine Lärmvorbelastung aus anderen Quellen aufweisen, die mit der Fluglärmbelastung eine Gesamtlärmbelastung von mindestens 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts aufweisen.

In der Nacht werden an einigen wenigen Wohngebäuden im Untersuchungsgebiet im Jahr 2030 voraussichtlich Straßenverkehrslärmpegel von 59 bis über 60 dB(A) anliegen. Die Fluglärmbeiträge werden dort sowohl im Prognose Nullfall (ohne die beantragte Änderung) als auch im Prognoseplanfall (mit den Änderungen) 53 bis 53,5 dB(A) betragen. Der Fluglärm kann daher die Gesamtlärmbelastung im ungünstigsten Fall bis zu 1 dB(A) erhöhen. Diese Erhöhung ist nicht durch das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben bedingt, weil es nicht zu zusätzlichen Flugbewegungen führt.

Das Änderungsvorhaben löst daher keinen Handlungsbedarf aus. Auch im Prognose Nullfall stellt der Fluglärm nicht die entscheidende Ursache für die Überschreitung der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle bzw. für die Erhöhung einer verfassungsrechtlichen unzumutbaren Belastung dar. Maßgebend ist die Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm.



Zu vorhabenbedingten Steigerungen des Straßenverkehrs wird es im Prognoseplanfall 2030 im Bereich der Erschließungsstraßen A 59, L 84, L 99 und L 489 kommen. Die Verkehrszunahmen beruhen auf Verlagerungen von Nutzungen (Verlegung des Verwaltungsgebäudes). An den betroffenen Straßen werden im Nachtzeitraum bereits heute Beurteilungspegel von 60 dB(A) erreicht. Die durch Straßenverkehrsverlagerungen bedingten Pegelzunahmen betragen rechnerisch weniger als 0,1 dB(A).

Weitere Einzelheiten können dem Fachbeitrag „Gesamtlärmbetrachtung unter Berücksichtigung der Vorbelastung aller Lärmarten“ entnommen werden.

IX.1.2 Luftschadstoffe

In der lufthygienischen Untersuchung hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH ferner Luftschadstoffemissionen aus dem Flugbetrieb sowie aus dem luft- und landseitigen Kfz-Verkehr untersuchen lassen.

Das Gutachten hat die korrespondierenden Immissionsbeiträge für den Status Quo 2014/15, den Prognosefall 2030 und den Prognoseplanfall 2030 ermittelt sowie die vorhabenbezogenen lufthygienischen Auswirkungen und die Veränderung der Gesamtimmissionsbelastung bewertet. Als Beurteilungsgrundlagen wurden die 39. BImSchV, die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft), die Geruchsimmissionsrichtlinie (GIRL) und ergänzende Leitfäden verwendet.

Untersucht wurden die Schadstoffe Stickstoffoxide (NO_x) mit dem lufthygienisch relevanten Anteil Stickstoffdioxid (NO₂), Stickstoffdeposition in Böden nahegelegener Schutzgebiete, Schwefeloxide, Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}), Kohlenwasserstoffe einschließlich Benzol als Leitkomponente und Gerüche.

Die Gesamtbelastung wurde aus der Vorbelastung und der flugbetriebsbezogenen Zusatzbelastung ermittelt. Die Grenzwerte für die Gesamtbelastung gemäß den Anforderungen der 39. BImSchV werden im Prognoseplanfall an allen relevanten Immissionsorten eingehalten. Die vorhabeninduzierten Stickstoffeinträge in das östlich gelegene Fauna-Flora-Habitat-Gebiet Wahner Heide unterschreiten ebenfalls die naturschutzfachlichen Irrelevanzgrenze. Das vom BMVBS und der FGSV vertretene Abschneidekriterium von 0,3 kg N ha⁻¹a⁻¹ und das vom LANUV vertretene Abschneidekriterium von 0,1 kg N ha⁻¹a⁻¹ werden deutlich eingehalten. Selbst das fachlich nicht näher begründete Abschneidekriterium, welches das OVG Münster im Trianel-Urteil vom 16.06.2016 vorschlägt, wird im Hinblick auf die konkret betroffenen Lebensraumtypen eingehalten.

Wegen der Einzelheiten wird auf die „Lufthygienische Untersuchung“ verwiesen.

IX.1.3 Lichtimmissionen

Zur Beurteilung der möglichen vom Vorhaben ausgehenden Lichtimmissionen wurde eine Lichtimmissionsuntersuchung erstellt. Beurteilt hat das Gutachten die Vorfeldbeleuchtungsanlagen des Teilvorhabens der Änderung und Erweiterung von Vorfeldflächen. Die Bewertung erfolgte auf der Grundlage der Licht-Richtlinie NRW.

Zur Ermittlung der Auswirkungen vergleicht das Gutachten den Prognosenullfall 2030 mit dem Prognoseplanfall 2030. Ergänzend bewertet das Gutachten den Prognoseplanfall 2030 ohne die geplanten Hochbauten, um die vorhabenbedingten Lichtimmissionen ohne die abschirmende Wirkung dieser Hochbauten zu ermitteln. Untersucht wurden ferner einzelne Immissionspunkte an den angrenzenden FFH- und Vogelschutzgebieten.

Im Ergebnis werden im Prognoseplanfall 2030 an allen Immissionsorten mit Wohnnutzung unter Berücksichtigung der abschirmenden Wirkung der neu geplanten Hochbauten die Werte der Licht-Richtlinie NRW sowohl für die Raumaufhellung als auch für die Blendung eingehalten. Die ergänzende Betrachtung des Prognoseplanfalls ohne die geplanten Hochbauten ergab, dass die Raumaufhellung im Nachtzeitraum die Immissionsrichtwerte der Licht-Richtlinie an einigen Immissionsorten in den oberen Geschossen überschreitet. Diese Überschreitungen treten bis auf eine Ausnahme auch im Prognosenullfall auf. Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten liegen diese Überschreitungen jedoch innerhalb der Berechnungstoleranz. In den an den Flughafen angrenzenden Natur-, FFH- und Vogelschutzgebieten liegen ebenfalls keine relevanten Überschreitungen der Werte der Licht-Richtlinie NRW vor.

Wegen der Einzelheiten wird auf die „Lichtimmissionsuntersuchung“ verwiesen.

IX.2 Schutzgut Mensch

Bei der baulichen Realisierung der planfestgestellten Vorhaben wird es zu temporären und relativ kleinräumig baubedingten Auswirkungen durch Schall, Schadstoffe, Gerüche, Verschmutzungen und Erschütterungen in Wohnsiedlungsflächen oder sonstigen Siedlungsfläche kommen

Die anlagenbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind gering, da weder Wohnflächen in Anspruch genommen noch bauliche Anlagen mit Fernwirkung auf besiedelte Gebiete errichtet werden.



Betriebsbedingte Auswirkungen treten durch die geringfügige Zunahme des Bodenlärms und des Straßenverkehrslärms, nicht jedoch hinsichtlich der Luftschadstoffe auf. Bei den Lichtimmissionen kann es ebenfalls zu geringfügigen Zunahmen, bei einer Realisierung von Hochbauten aber auch zu Entlastungen kommen.

Erholungs- und Freizeitfunktionen werden nicht berührt. Sämtliche Vorhaben werden ausschließlich auf dem Flughafengelände realisiert.

Wegen der Einzelheiten wird auf die „Umweltverträglichkeitsstudie“ verwiesen.

IX.3 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Die Vorhaben werden auf stark anthropogen vorbelasteten Flächen ohne besondere Bedeutung als Habitate oder Biotope realisiert. Baubedingte Beeinträchtigungen von Tieren und Pflanzen können durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zuverlässig vermieden und gemindert werden.

Anlagenbedingt werden vor allem versiegelte Flächen in Anspruch genommen. Die Größe der neu zu versiegelnden Flächen beträgt 92.197 m². Betroffen sind vor allem gering- bis mittelwertige Biotoptypen. Hochwertige Biotoptypen werden nur in untergeordnetem Umfang in Anspruch genommen. Im Zuge der Bebauung wird ein kleinflächiges gesetzlich geschütztes Biotop (artenreiche Magerwiese) verloren gehen. Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht eine Kompensation für die anlagenbedingten Eingriffe vor.

Betriebsbedingte Auswirkungen durch die zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen sind nicht zu erwarten. Die fluglärmbedingten Auswirkungen bleiben auf das Flughafengelände beschränkt. Die durch den geringfügigen Anstieg des Straßenverkehrs verursachten zusätzlichen Lärmimmissionen haben keine relevanten Auswirkungen.

Bei den Luftschadstoffen sind relevante Unterschiede zwischen dem Prognosenullfall und dem Prognoseplanfall nur auf dem Flughafengelände selbst feststellbar. Dort kommen keine gegenüber den flughafenbezogenen Luftschadstoffimmissionen besonders empfindlichen Arten vor. Daher können erhebliche Umweltauswirkungen auf Tiere und Pflanzen infolge der vorhabenbedingten Luftschadstoffimmissionen ausgeschlossen werden. Auch die vorhabenbedingten Veränderungen bei den Lichtimmissionen wirken sich nicht auf die Tierwelt aus.

Wegen der Einzelheiten wird auf die „Umweltverträglichkeitsstudie“, den „Landschaftspflegerischen Begleitplan“ und den „Artenschutzfachbeitrag“ verwiesen.

IX.4 Boden, Fläche

Bei der Umsetzung der baulichen Maßnahmen sind Eingriffe in das Schutzgut Boden zu erwarten. Sie können durch eine bodenkundliche Baubegleitung vermieden werden.

Anlagenbedingte Auswirkungen betreffen überwiegend bereits derzeit versiegelte oder teilversiegelte Flächen. Diese Auswirkungen sind durch Maßnahmen zur Aufwertung ökologischer Bodenfunktionen an anderer Stelle innerhalb desselben Naturraums zu kompensieren. Betriebsbedingt sind keine erheblichen Auswirkungen auf die ökologischen Bodenfunktionen zu erwarten.

Wegen der Einzelheiten wird auf die „Umweltverträglichkeitsstudie“ verwiesen.

IX.5 Wasser

Baubedingte Auswirkungen auf das Grundwasser können durch Auflagen im Baugenehmigungsverfahren für die Hochbauten vermieden werden. Anlagenbedingte Auswirkungen sind mit der Lage der Vorhabenflächen in der Zone III B von Wasserschutzgebieten verbunden. Weil die entsprechenden Flächen bereits versiegelt sind, verursacht das Teilvorhaben Erweiterung Frachtzentrum General Cargo weder quantitative noch qualitative Änderungen des Grundwassers.

Die Teilvorhaben Frachtriegel (Verlagerung Verwaltung), Neuordnung Terminalvorfahrt und Erweiterung Terminal 2 liegen in der Zone III B des Wasserschutzgebiets Rösrath-Leidenhausen und können unter Beachtung der Vorgaben der Schutzgebietsverordnung genehmigt werden. Das gleiche gilt für das Teilvorhaben Erweiterung Frachtzentrum General Cargo, das in der Zone III B des Wasserschutzgebiets Westhoven liegt.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Grundwasser sind weder durch einzelne Teilvorhaben noch durch das Gesamtvorhaben zu erwarten.

In einem Fachbeitrag wurde untersucht, ob die vom Planfeststellungsantrag erfassten Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen gemäß §§ 27 bis 31 und § 47 WHG vereinbar sind. Die Prüfung orientierte sich an den Inhalten der aktuellen Bewirtschaftungspläne und Maßnahmenprogramme für die betroffenen Wasserkörper. Es wurden alle relevanten bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren untersucht. Alle befestigten Flächen des bestehenden Flughafens und der Erweiterungsmaßnahmen sind an ein qualifiziertes Entwässerungssystem angebunden. Daher wurde in dem Gutachten auch eine Gesamtaussage zur Entwässerung des Flughafens insgesamt getroffen.



Hinsichtlich des relevanten Oberflächenwasserkörpers Rhein kommt der Fachbeitrag zum Ergebnis, dass sich die Qualitätskomponenten des ökologischen Potenzials und des chemischen Zustands des Rheins durch die Einleitung von Abwasser nicht verschlechtern werden.

Negative Auswirkungen auf den mengenmäßigen und chemischen Zustand der Grundwasserkörper im Bereich des Flughafens Köln/Bonn sind ebenfalls nicht zu erwarten. Durch baubedingte temporäre Grundwasserabsenkungen während der Bauphase kommt es nicht zu einer Verschlechterung des mengenmäßigen Zustands des Grundwassers. Schadstoffeinträge in der Bauphase in die Oberflächengewässer und in das Grundwasser werden durch geeignete Maßnahmen, dessen Einhaltung durch die ökologische Baubegleitung zu kontrollieren ist, verhindert.

Keine der im Planfeststellungsantrag enthaltenen Teilmaßnahmen steht den im aktuellen BWP-Maßnahmenprogramm definierten Verbesserungsmaßnahmen am OWK Rhein und an den Grundwasserkörpern im Flughafenbereich entgegen.

Die wasserrechtlichen Anforderungen des Verschlechterungsverbots und des Verbesserungsgebots sind eingehalten.

Wegen der Einzelheiten wird auf den „Fachbeitrag zu den Belangen der Wasserrahmenrichtlinie“ und die „Umweltverträglichkeitsstudie“ verwiesen.

IX.6 Luft/Klima

Durch die geplanten baulichen Aktivitäten sind baubedingte Auswirkungen auf die lokalen Luft- und Klimaverhältnisse nicht zu erwarten. Kalt- und Frischluftströmungen, die aufgrund des ebenen Geländes nur eine geringe Stärke aufweisen, werden durch anlagenbedingte Auswirkungen nur geringfügig beeinflusst. Relevante Änderungen der thermischen Bedingungen ergeben sich nur über den umgenutzten Flächen selbst und in den unmittelbar angrenzenden Bereichen (maximal einige hundert Meter). Relevante Auswirkungen z.B. durch zunehmende Hitze-/Wärmebelastung im weiteren Umfeld, insbesondere in den benachbarten Siedlungsbereichen sind nicht zu erwarten, da es sich um ebenes Gelände handelt. Auf dem Flughafengelände wird sich das thermische Empfinden innerhalb der künftigen Bebauung an die Verhältnisse der bereits bestehenden, angrenzenden Bebauung anpassen.

Unter Berücksichtigung der Vorbelastung des Untersuchungsgebiets werden sowohl im Prognosenullfall als auch im Prognoseplanfall alle Grenzwerte der Gesamtbelastung gemäß den Anforderungen der 39. BImSchV im unmittelbaren Umfeld des Flughafens eingehalten wer-

den. Im Hinblick auf die spezifischen Emissionen von Treibhausgasen durch den vom Flughafen Köln/Bonn verursachten Luft- und Bodenverkehr kommt es angesichts des Umstands, dass sich die Flugbewegungen im Prognoseplanfall 2030 verglichen mit den Prognosenullfall 2030 nicht erhöhen, ebenfalls nicht zu Änderungen.

Wegen der Einzelheiten wird auf die „Umweltverträglichkeitsstudie“ verwiesen.

IX.7 Landschaft

Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft während der Bauphase sind wegen ihrer nur temporären Wirkungen und ihrer Überlagerung durch den Flug- und Flughafenbetrieb von untergeordneter Bedeutung. Anlagenbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft gehen von dem Teilvorhaben der Erweiterung der Flugbetriebsflächen nicht aus. Die im Rahmen des Vorhabens durchzuführenden Hochbauten verändern zwar die Landschaftssilhouette, lehnen sich aber an die Struktur der bestehenden Flughafenhochbauten an. Aufgrund der Abschirmwirkungen der vorhandenen Bebauung und der Vegetation im Umfeld des Flughafens haben sie ebenso wenig wie die Teilvorhaben außerhalb des Sicherheitsbereichs erheblich nachteilige Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Auswirkungen betrieblicher Art auf das Schutzgut Landschaft sind nicht gegeben.

Wegen der Einzelheiten wird auf die „Umweltverträglichkeitsstudie“ verwiesen.

IX.8 Kultur- und sonstige Sachgüter, kulturelles Erbe

Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter sind weder durch den Bau der Vorhaben noch von den Anlagen selbst oder durch ihren Betrieb zu erwarten.

Wegen der Einzelheiten wird auf die „Umweltverträglichkeitsstudie“ verwiesen.

IX.9 Wechselwirkungen

Die infolge der Bauvorhaben beanspruchten Flächen sind bereits erheblich durch Versiegelung, Lärm- und Luftschadstoff-Immissionen des langjährigen Flughafenbetriebs vorbelastet. Deshalb ist hier nicht von intensiven Wechselwirkungen zwischen den Ökosystemkomponenten der Bodenfunktionen des Wasserhaushalts, des Geländeklimas sowie der natürlichen Vegetation und Tierwelt auszugehen. Weder durch die Auswirkungen der geplanten Einzelbaumaßnahmen noch durch die Gesamtwirkungen des Gesamtvorhabens werden besonders ausgeprägte Wirkungsnetze zwischen den Schutzgütern beeinträchtigt.

Wegen der Einzelheiten wird auf die „Umweltverträglichkeitsstudie“ verwiesen.



IX.10 Natura 2000-Gebiete

Unmittelbar benachbart zum Flughafen Köln/Bonn grenzt das FFH- und Vogelschutzgebiet „Wahner Heide“ an. Nördlich des Flughafens liegt das FFH- und Vogelschutzgebiet „Königsforst“. Weitere Natura 2000-Gebiete befinden sich im entfernteren Umfeld.

Für die betroffenen Gebiete hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH eine Vorprüfung der Natura 2000-Verträglichkeit (Screening / Stufe I) durchführen lassen. Potentiell relevante Wirkfaktoren sind der Stickstoffeintrag, der Flug- und Bodenlärm sowie der Straßenverkehrslärm und die Lichtimmissionen.

Für alle betrachteten Wirkfaktoren gilt, dass die Auswirkungen der Teil- bzw. des Gesamtvorhabens sehr gering sind. Beim Stickstoffeintrag liegen die Zusatzbelastungen unterhalb aller in der Diskussion befindlichen vorhabenbezogenen Abschneidekriterien (Irrelevanzgrenzen). Das vom BMVBS und der FGSV vertretene Abschneidekriterium von $0,3 \text{ kg N ha}^{-1}\text{a}^{-1}$ und das vom LANUV vertretene Abschneidekriterium von $0,1 \text{ kg N ha}^{-1}\text{a}^{-1}$ werden beide deutlich eingehalten. Das fachlich nicht näher begründete Abschneidekriterium, welches das OVG Münster im Rahmen des Trianel-Urteils vom 16.06.2016 vorschlägt, ist im Hinblick auf den konkret betroffenen LRT ebenfalls eingehalten. Beim Flug- und Bodenlärm ergeben sich außerhalb des Flughafenzauns ebenfalls keine relevanten Änderungen, da sich die Flugbewegungszahlen durch das Vorhaben nicht verändern und im Prognoseplanfall identisch sind zum Prognosenullfall. Die Änderungen des Straßenverkehrs auf den das FFH- und Vogelschutzgebiet „Wahner Heide“ tangierenden Strecken der L 489 (Grengeler Mauspfad) sowie der L84 (Alte Kölner Straße) sind ebenfalls irrelevant und führen nur zu geringfügigen Änderungen in den Lärmimmissionen ($< 0,1 \text{ dB(A)}$). Auch bei den Lichtimmissionen ändern sich die Beleuchtungsstärken im Verhältnis zum Prognosenullfall nur geringfügig.

Folglich kann sicher davon ausgegangen werden, dass erhebliche Beeinträchtigungen auf die Natura 2000-Gebiete „Wahner Heide“ und „Königsforst“ sowie alle anderen, weiter entfernt liegenden Natura 2000-Gebiete ausgeschlossen sind.

Wegen der Einzelheiten wird auf das Gutachten „Vorprüfung der Natura 2000-Verträglichkeit“ verwiesen.

IX.11 Artenschutz

Die Untersuchung der artenschutzrechtlichen Verträglichkeit zeigt, dass eine Verletzung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nicht zu erwarten ist, wenn in der Abbruch- und Bauphase entsprechende Vorkehrungen getroffen werden.

Potenzielle Beeinträchtigungen durch die baulichen Maßnahmen sind innerhalb der Artengruppe der Vögel für gebäudebewohnende Vogelarten, Vogelarten der Gebüschstrukturen und urbanen Wälder sowie für lärmempfindliche Vogelarten der Wahner Heide möglich. Durch den Abriss von Gebäuden können Fledermausquartiere betroffen sein. Innerhalb der Artengruppen Amphibien und Reptilien besteht das Risiko der Inanspruchnahme der Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Zauneidechsen und Kreuzkröten, die aufgrund ihrer Habitatansprüche potentiell die Eingriffsflächen auf dem Flughafengelände besiedeln können.

Auf der Ebene der Planfeststellung kann unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen das Eintreten der artenschutzrechtlichen Schädigungs- und Störungsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG auf Basis des vorliegenden Kenntnisstandes ausgeschlossen werden, so dass die Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht dargelegt werden müssen. Weil die konkrete Ausgestaltung der Hochbauten nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, sondern erst auf der Ebene der von der Planfeststellung nicht konzentrierten Baugenehmigung erfolgt, werden Vermeidungsmaßnahmen vorgegeben die bei der konkreten Baugenehmigung in Abhängigkeit von den Befunden der Übersichtsbegehungen ggf. konkretisiert und durch CEF-/FCS-Maßnahmen ergänzt werden müssen.

Wegen der Einzelheiten wird auf das Gutachten „Artenschutzfachbeitrag“ verwiesen.

X. Sonstige Auswirkungen

X.1 Kommunale Planungshoheit

Die zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen werden sämtlich auf Flächen umgesetzt werden, die im Flächennutzungsplan der Stadt Köln als Fläche für den Luftverkehr mit der Zweckbestimmung „Flughafen“ dargestellt sind. Aus bauplanungsrechtlicher Sicht werden die zur Planfeststellung beantragten Flächen daher aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Das Vorhaben nimmt keine außerhalb des Flughafens liegende Flächen in Anspruch, für die in Bauleitplänen eine andere Nutzung dargestellt oder festgesetzt ist. Die zur Planfeststellung beantragten Vorhaben macht keine Änderungen des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Köln/Bonn erforderlich und führen daher nicht zu rechtlichen Einschränkungen der baulichen Nutzung durch Bauverbote oder Anforderungen an die bauliche Ausführung. Das Vorhaben hat auch keine ursächlichen Auswirkungen auf den Zuschnitt künftiger erweiterter Lärmschutzzonen, deren Festlegung der LEP NRW der Regionalplanung aufgibt. Die durch die Umsetzung der baulichen Maßnahmen außerhalb des Flughafens verursachten Immissionen schränken die Bauleitplanung der betroffenen Städte und Gemeinde nicht in relevanter Weise ein.



X.2 Eigentum und Rechte Dritter

Für die Umsetzung der zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen ist keine Inanspruchnahme fremden Eigentums durch Erwerb des Grundeigentums oder durch die Begründung dinglicher Rechte erforderlich. Die Vorhabenflächen stehen im Eigentum der Flughafen Köln/Bonn GmbH. Soweit Flächen für Maßnahmen zur Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft in Anspruch genommen werden, verfügt die Flughafen Köln/Bonn GmbH aufgrund eines Vertrags mit dem Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen, der Stadt Köln, dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Rheinisch-Bergischen Kreis über entsprechende Nutzungsrechte, die eine dauerhafte Umsetzung der Maßnahmen gestatten.

X.3 Sonstige Belange

Sonstige Belange wie die der Forstwirtschaft, Jagd, Landwirtschaft werden ebenso wenig wie Belange der Sicherheit berührt.

XI. Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH hat eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 25 Abs. 3 VwVfG durchgeführt. Sie hat am 16.02.2016 in Bergisch-Gladbach, am 17.02.2016 in Köln-Porz und am 18.02.2016 in Lohmar auf Informationsveranstaltungen für die Öffentlichkeit den damaligen Stand der beabsichtigten Planungen vorgestellt. Auf diesen Veranstaltungen wurden das Vorhaben mit seinen verschiedenen Bestandteilen, die mit der Planung verfolgten Ziele, die voraussichtlichen Auswirkungen und die Mittel zur Verwirklichung vorgestellt und mit den teilnehmenden Personen diskutiert. Die Diskussion und ihre Ergebnisse wurden protokolliert und dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen übermittelt. Die Flughafen Köln/Bonn GmbH hat zudem die vorgestellten Planungen auf ihrem Internetauftritt veröffentlicht. Die Öffentlichkeit hat die Möglichkeit die Planungen über den Internetauftritt des Flughafens außerhalb des förmlichen Anhörungsverfahrens zu kommentieren.

Erkenntnisse aus der frühen Bürgerbeteiligung wurden bei der Begutachtung der Auswirkungen des Vorhabens und bei der Planung einbezogen.

XII. Ergebnis

Unter Berücksichtigung der betrieblichen Erfordernisse, der beschriebenen Auswirkungen und der betroffenen Belange können die zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen als Ergebnis einer rechtmäßigen Abwägung planfestgestellt werden.

Sie dienen den öffentlichen Zwecken und Zielen des LuftVG, denn sie sichern und stabilisieren den Betrieb des Flughafens Köln/Bonn durch eine deutliche Verbesserung der operativen Abläufe gerade auch im Bereich der Fracht, bei der der Flughafen Köln/Bonn eine herausragende Funktion im öffentlichen Luftverkehr der Bundesrepublik Deutschland – noch vor Flughäfen wie München, Düsseldorf oder Berlin – wahrnimmt. Damit tragen die beantragten Maßnahmen der Funktion und den Aufgaben des Flughafens Köln/Bonn im öffentlichen Luftverkehr Rechnung.

Mit den Erfordernissen der Raumordnung stehen sie ebenfalls in Einklang. Sie tragen der raumordnerischen Funktion des Flughafens für die Europäische Metropolregion Rhein Ruhr Rechnung. Insbesondere dienen sie dazu, die raumordnerischen Erfordernisse in der Luftfrachtanbindung zu erfüllen.

Die beantragten Vorhaben entsprechen den Darstellungen der für den Flughafenstandort maßgeblichen Bauleitpläne. Sie sind aus den maßgeblichen Flächennutzungsplänen entwickelt.

Rechte Dritter stehen der Zulassung der Maßnahmen im Wege der Planfeststellung nicht entgegen. Das Eigentum Dritter muss zu ihrer Umsetzung nicht in Anspruch genommen werden. Zu Immissionszunahmen außerhalb des Flughafengeländes kommt es durch eine geringfügige Zunahme des Bodenlärms infolge der Planfeststellung des Vorfelds A. Sie liegen unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Durch die vom Flughafen generierten zusätzlichen Straßenverkehre kommt es ferner in bereits stark mit Straßenverkehrslärm vorbelasteten Bereichen im öffentlichen Straßennetz außerhalb des Flughafens zu Erhöhungen des Beurteilungspegels um weniger als 0,1 dB(A). Die Erhöhungen treten in Bereichen ein, in denen sich der durch den Flughafen generierte Straßenverkehr mit dem allgemeinen Verkehr bereits vermischt hat und nicht mehr erkennbar als Ziel- oder Quellverkehr des Flughafens in Erscheinung tritt. Die Erhöhungen betreffen entlang der BAB A 59 Bereiche, an denen der Träger der Straßenbaulast bereits Schutzmaßnahmen (Lärmschutzwände) durchgeführt hat. Sie liegen zudem an Straßenabschnitten, für die sowohl der derzeit maßgebliche als auch der künftige, sich im Entwurf vorliegende Lärmaktionsplan der Stadt Köln Handlungen vorsehen. Ihre Umsetzung ist zu erwarten. Die geringfügigen Pegelzunahmen sind daher irrelevant.

Ebenso wenig treten relevante Belastungen durch Luft- oder Lichtimmissionen auf.

Zwingende Vorgaben des Naturschutzrechts stehen den Maßnahmen nicht entgegen. Eine erhebliche Beeinträchtigung der den Flughafen umgebenden FFH-Gebiete ist offensichtlich ausgeschlossen. Soweit es zu Eingriffen in den Naturhaushalt auf dem Flughafengelände kommt, werden diese Eingriffe kompensiert.



Flughafen Köln/Bonn, den 14.09.2017

Michael Garvens
Vorsitzender der Geschäftsführung (CEO)

Athanasios Titonis
Geschäftsführer (COO)