

## Ru51811113 Luchthavenbesluit Twente

Welke aandachtspunten heeft u voor het verdere proces? We stellen het op prijs als u uw reactie toelicht met argumenten.

### 1. Öffentliche Bekanntmachung des Vorhabens von ADT zur Beantragung einer Flughafenverordnung.

ADT hat am 21. September 2011 dem Ministerium für Infrastruktur und Umwelt mitgeteilt, dass die Beantragung einer Flughafenverordnung beabsichtigt wird. Hierzu muss ADT eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchführen. Das Vorhaben von ADT wurde in den niederländischen Medien bekanntgemacht. Niederländische Bürger und Bürgerinnen können auf der online-Plattform [www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.nl) ihre Eingaben zum Prozess machen und zur Reichweite der UVP Stellung nehmen.

Die deutschen Bürger sind über das Vorhaben nicht von offizieller Seite informiert worden. Nur über Kontakte zu niederländischen Bewohnern haben wir, die Bürgerinitiative „gegen Flughafen Twente“, Nachricht erhalten, dass die Möglichkeit besteht Anmerkungen zum Verfahren vom 5.10. bis zum 2.11. online einzugeben. Das ist aber deutschen Bürgern nicht möglich, da ohne eine Eingabe des POSTCODE das Formular nicht abgesendet werden kann. Weiterhin stehen das Formular und die Anleitung nicht in deutscher Sprache zur Verfügung.

Auf die Anfrage von Westerbeek, D66: wurde von ADT folgende Antwort geschickt: Antworten op de vragen gesteld in de vergadering van de raadscommissie GLT op 12 oktober 2011, die nog niet door wethouder Van Hees of projectmanager aanbesteding Mohrmann zijn beantwoord.

- ❖ Gaan de landingsroutes over Nederland en moeten we Duitsland er bij betrekken?
  - *In samenwerking met LVNL zijn vliegroutes opgesteld waarbij niet over Duits grondgebied hoeft te worden aangevlogen. Indien blijkt dat als gevolg van een in een plan dan wel besluit voorgenomen activiteit sprake is van mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu in een ander land (en dus sprake is van een m.e.r.-plicht) moet de regering van dat land of een door die regering aangewezen autoriteit zo spoedig mogelijk op de hoogte worden gesteld, maar in ieder geval niet later dan dat het publiek in eigen land op de hoogte wordt gesteld. In dit plan zijn er geen belangrijke nadelige gevolgen in Duitsland te verwachten, dus er is geen wettelijke plicht de Duitse autoriteiten te betrekken bij de plannen. Wel is uit bestuurlijke verhoudingen het van groot belang ze blijvend te informeren en dat gebeurt ook.*

Laut der Antwort, soll deutsches Gebiet nicht vom Start – und Landeanflug von Flugzeugen, die den Flughafen Twente anfliegen berührt werden.

Eine entsprechende Notiz wurde am 01.09.2011 in den Grafschafter Nachrichten veröffentlicht:

## Testanflüge für künftige Landungen

### **Am deutschen Luftraum vorbei?**

*kw Enschede. Eine Cessna Citation probte am am vergangenen Montag insgesamt 15-Mal den Anflug auf den Flugplatz Twente geprobt. Das berichtete die in En-schede erscheinende Tageszeitung „De Twentsche Cou-rant/Tubantia“ unter Berufung auf einen Sprecher von Area Development Twente (ADT). Die für die Entwicklung des Flughafens zuständige Gesellschaft veranlasste die Probeanflüge, um zu testen, ob Landungen möglich sind, ohne in deutschen Luftraum zu gelangen. Die simulierten Landungen erfolgen nach Angaben der „Tubantia“ auf der Landebahn 24 des Flughafens. Dass ist die Landebahn, die am dichtesten an Oldenzaal gelegen ist. Einwohner des Ortes konnten denn auch die in rund 150 Meter Höhe stattfindenden Probeanflüge sehen und hören.*

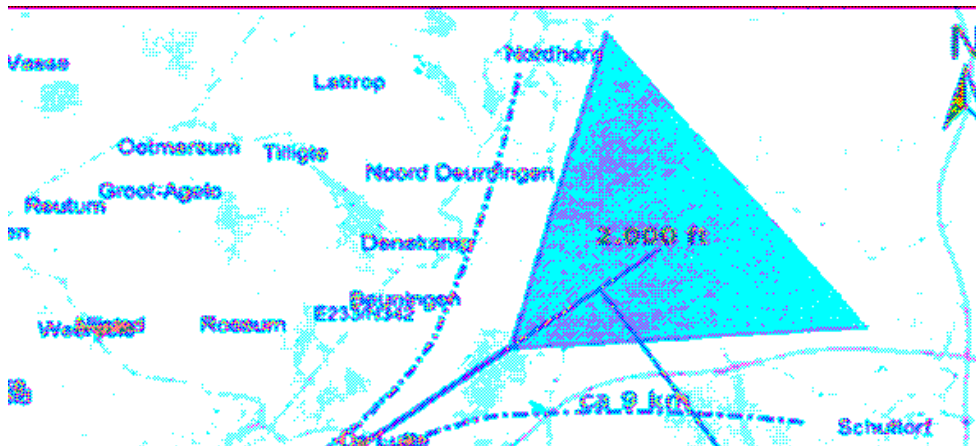
*Der Flughafen Twente ist seit 2008 geschlossen. Im vergangenen Jahr erhielt ADT von der Provinzregierung die Genehmigung, die Wiederaufnahme des zivilen Flugverkehrs in Angriff zu nehmen. Dafür gibt es nach Angaben von ADT einige Interessenten. Vor einer Wiederaufnahme müssen aber nach Angaben der Gesellschaft neue Flugrouten im niederländischen Luftraum entwickelt werden. Die geplante Wiedereröffnung des Twente-Airport ist umstritten – sowohl in der Grafschaft, als auch in der Twente selbst.*

Der Presseartikel gibt keine Auskunft, ob es möglich ist, Flugrouten zu finden, die nur niederländische Gebiete berühren.

Es kann durchaus möglich sein, mit einer kleinen Maschine wie der Chessna, entsprechende Flugrouten zu finden, ohne in den deutschen Luftraum zu gelangen. Dies ist für große Passagierflugzeuge und Frachtmaschinen ausgeschlossen.

Am 27.08.2009 fand in Nordhorn die Informations- und Protestveranstaltung "Flughafen Twente" statt.

Im Rahmen der Präsentation der Stadt Bad Bentheim stellte der Bürgermeister der Stadt Bad Bentheim Herr Dr.Volker Pannen fest, dass das Stadtgebiet von Bentheim sowie der Stadt Nordhorn und weitere Gebiete der Grafschaft Bentheim betroffen sind. Diese Aussagen wurden von niederländischen Flugroutenexperten bestätigt.



http://www.stadt-badbentheim.de/index/images/stories/flughafentwente/bbpraesent2.pdf - Windows Internet Explorer

http://www.stadt-badbentheim.de/index/images/stories/flughafentwente/bbpraesent2.pdf

Suchen

5 / 5 150%

Generelle Seite der Grenze der Twente. Denn wir stimmen uns. Gedacht wird ein Schwinggrad für die Twente, nicht für die Euregio...

Auf welcher Route etwa, Herr Künzli, wird ein in der Twente startendes Flugzeug Richtung Berlin fliegen? Selbst auf mehrfaches Nachhaken habe ich auf diese Frage bislang keine Antwort bekommen. Nur weiß ich, dass 40 % aller Starts in Richtung Bad Bentheim erfolgen werden. Und ein startendes Flugzeug wird bereits nach 2 – 3 Minuten Bad Bentheimer Stadtgebiet erreicht haben, mit einer Geschwindigkeit von 320 km/h und in einer Höhe von nur ca. 900 – 1.000 Metern, bei vollem Schub.

60 % aller Landungen werden von deutscher Seite her erfolgen, hier wird die Anflughöhe, wie der Grafik zu entnehmen ist, nur mehr 600 Meter betragen, wenn die Flugzeuge 2 – 3 Minuten vor der Landung Bad Bentheimer Stadtgebiet überfliegen. Diese Vorstellung ist für die Menschen eine Qual. Wie laut die Flugzeuge am Boden zu hören sein werden? Ich weiß es bis heute nicht. Ein entsprechendes Lärmgutachten liegt mir nicht vor.

Der hier zu sehenden Grafik soll die Einfugschneise über deutschem Gebiet zu entnehmen sein. 51 % der Flüge in gut 600 Metern Höhe (zum Vergleich: die Flugzeuge, die wir heute am Himmel sehen, fliegen sechs bis zehn Kilometer hoch) innerhalb des blau schraffierten Bereichs, die restlichen 49 % bis zur gestrichelten Linie.

Können wir das glauben?

210 x 297 mm

Unbekannte Zone | Geschützter Modus: Aktiv

## Zusammenfassung:

Der Flughafen Twente kann ohne Flugrouten über deutsches Gebiet nicht betrieben werden. Das ergibt sich aus der geographischen Lage der Start- und Landebahn. Die Aussage, dass die Lärmkontur nur auf niederländischem Gebiet liegt und deutsches Gebiet nicht betroffen sei, ist nicht richtig. Umwelteinflüsse durch den Betrieb des Flughafens werden auch deutsches Gebiet betreffen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung aus diesem Grund nicht auf deutsches Gebiet auszuweiten ist unzulässig.

### **Forderung:**

Die deutsche Öffentlichkeit hatte keine Gelegenheit zum Vorhaben von ADT offiziell Stellung zu nehmen. Das jetzige Verfahren ist zu stoppen. Nur mit völliger Öffentlichkeit, auch für die deutschen Bürger, ist es möglich eine ordnungsgemäße UVP durchzuführen. Es ist deshalb unbedingt notwendig und angemessen alle Bürgern im Grenzgebiet zu informieren und der betroffenen Bevölkerung die Möglichkeit zur Stellungnahme zu geben.

Dazu muss auch die Website des centrumpp.nl angepasst werden, sodass auch die deutschen Bürger ihre Bemerkungen elektronisch eintragen können.

Welke aspecten mogen volgens u niet ontbreken in het milieuonderzoek? We stellen het op prijs als u uw reactie toelicht met argumenten.

## **1. Ausgangssituation – Referenzjahr für alle Untersuchungen**

Als Referenzjahr für alle Untersuchungen (Luft, Lärm, Verkehr usw.) ist das Jahr 2011 zu wählen. Die militärische Nutzung ist seit 2003 beendet, die letzten Passagierflugzeuge /Anzahl etwa 15) flogen im Jahre 2007. Seit dem hatte die Natur und auch die Menschen Gelegenheit sich zu erholen. Die Situation heute ist ohne Flugbetrieb, darum muss der heutige Stand als Referenz genommen werden.

## **2. Prüfungsrahmen**

### **2.1. Verkehr**

Bei der Untersuchung der Veränderungen des Verkehrsaufkommens ist der Güterverkehr (Lkw) zu berücksichtigen. Dabei müssen die Mengen abgeschätzt werden, die Richtung Osten (Deutschland) transportiert werden.

Weiterhin müssen die Anzahl der Lkw-Transporte mit Flugbenzin und anderen Chemikalien, z.B. Enteisungsmittel für die Start- und Landebahn erfasst werden. Von welchen Firmen werden diese Stoffe bezogen? Sind auch deutsche Verkehrswege betroffen? Wir fordern die Abänderung des Umfangs und die Angaben der Lieferanten!

### **2.2. Lärm**

Bei der Untersuchung der Beeinträchtigungen sind die Flugbewegungen und Höhen auch über deutschem Gebiet zu ermitteln. Weiterhin müssen die korrekte Anzahl von Flugbewegungen (Passagier- und Frachtmaschinen als auch von General Aviation) einberechnet werden. Auch die Flugzeugtypen müssen in der Berechnung berücksichtigt werden.

Wie wirken sich An- und Abflugrouten auf die Lärmzonen und die Lärmbelastung über deutschem Gebiet aus (insbesondere Bad Bentheim, Nordhorn und die Niedergrafschaft).

Der Einfluss des zusätzlichen Verkehrs (Pkw und Lkw) auf die Lärmbelastung ist zu erfassen.

Die tägliche Dauer des Flugbetriebs für Passagier- und Frachtmaschinen ist endgültig verbindlich festzulegen. Die heutigen Angaben stimmen nicht mit denen aus dem Jahr 2007 überein. Bitten um Änderung der täglichen Dauer.

## 2.3. Luft

Die Untersuchungen zur Luftqualität müssen in Anlehnung der **Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft Europa** durchgeführt werden. Wir bitten um Anpassung der Untersuchungen.

In Kapitel 1 (Allgemeine Bestimmungen), Artikel 1 (Gegenstand) ist unter Punkt 5 vermerkt: „*Erhaltung der Luftqualität dort, wo sie gut ist, und Verbesserung der Luftqualität, wo das nicht der Fall ist.*“

Die Niederlande haben hierzu erklärt:

### ERKLÄRUNG DER NIEDERLANDE

Die Niederlande haben sich schon immer für die Entwicklung einer ehrgeizigen und wirksamen europäischen Luftqualitätspolitik eingesetzt und werden dies auch in Zukunft tun. Die Niederlande begrüßen daher den Kompromiss des Rates und des Europäischen Parlaments und beglückwünschen das Parlament, die Kommission und den Vorsitz zu den erzielten Ergebnissen. Die neue Richtlinie über Luftqualität stellt sowohl für die Umwelt als auch für die Gesundheit der Bevölkerung einen wesentlichen Fortschritt dar.

L 152/44

DE

Amtsblatt der Europäischen Union

11.6.2008

Wie die Niederlande bereits bei der Festlegung des Gemeinsamen Standpunkts erklärt haben, wird die Luftqualität in den Niederlanden maßgeblich durch grenzüberschreitende Entwicklungen beeinflusst; ein wirksames europäisches Konzept wird deshalb für die Niederlande von beachtlichem Nutzen sein. Den Niederlanden war hauptsächlich daran gelegen, dass die Richtlinie sowohl ein ausgewogenes Paket von europäischen und einzelstaatlichen Maßnahmen als auch realistische Fristen für das Erreichen der Zielvorgaben für die Luftqualität enthält. Nur so wird es den Mitgliedstaaten gelingen, die gesteckten ehrgeizigen Ziele zu erreichen.

Die Niederlande begrüßen die Erklärung der Kommission, dass sie bald gemeinschaftliche Maßnahmen vorschlagen wird. Die EU-weite rasche Einhaltung der Luftqualitätsstandards wird von einer soliden europäischen Politik abhängen, die die Verschmutzung an der Quelle bekämpft. Die Niederlande möchten insbesondere auf die fehlenden Daten und die bestehenden Unsicherheiten bei Emissionen und Konzentrationen von Partikeln (PM<sub>2,5</sub>) hinweisen. Die Niederlande werden selbstverständlich alle Anstrengungen unternehmen, um die Zielvorgaben der Richtlinie fristgerecht zu erreichen. Nach unserem derzeitigen Kenntnisstand wird dies im Großen und Ganzen möglich sein. Die niederländische Regierung erarbeitet derzeit ein nationales Kooperationsprogramm für die Verbesserung der Luftqualität an Standorten, an denen die Emissionshöchstmengen immer wieder überschritten werden, damit auch dort die Luftqualitätsstandards fristgerecht eingehalten werden können.

Die Niederlande begrüßen, dass der Rat und das Europäische Parlament die zweite Lesung so frühzeitig abgeschlossen haben, dass die Richtlinie Anfang 2008 in Kraft treten kann. Dies ist sowohl für unser nationales Programm als auch für die Maßnahmen unserer Nachbarländer von wesentlicher Bedeutung. Die Niederlande werden alles daran setzen, um zu gewährleisten, dass das nationale Kooperationsprogramm und alle lokalen und regionalen Maßnahmen ausreichen, um die europäischen Luftqualitätsstandards einzuhalten.

### 2.3.1. Beurteilungskriterien für die Luftqualität

#### 2.3.1.1. Schwefeldioxid

#### 2.3.1.2. Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide

#### 2.3.1.3. Partikel PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>

2.3.1.4. Blei

- 6 - Benzol

2.3.1.6. Kohlenstoffmonoxid

2.3.1.7. Kohlenstoffdioxid

2.3.1.8. Ozon

2.3.1.9. Ozonvorläuferstoffe

Untersuchung aller Parameter gemäß EU-Richtlinie 2008/50/EG vom 21. Mai 2008 ist erforderlich. Wir fordern, diese zu berücksichtigen.

**Zusammenfassung zum Thema Luftqualität:** Der Neustart des Flughafens Twente widerspricht der EU-Richtlinie über die Luftqualität in Europa. Die Luftqualität über Bad Bentheim entspricht den Luftqualitätsanforderungen eines Kurgebietes. Der Betrieb eines Flughafens in unmittelbarer Nähe zu einer Kurstadt kann nur zu einer Verschlechterung der dortigen Luftqualität führen.

Die angegebene Anpassungen und Abänderungen sind deshalb durchzuführen.

## 2.4. Externe Sicherheit

In unmittelbarer Nähe zum Flughafen Twente befinden sich das Kernkraftwerk in Lingen, die Urananreicherungsanlagen in Gronau und Alemo sowie die Produktionsstätte für Kernbrennstäbe in Lingen.

Welche Auswirkung auf die Sicherheit der Menschen hat der Flugbetrieb im Zusammenhang mit den genannten Industrieanlagen?

Welche Auswirkungen sind für die Gesundheit zu erwarten?

Ein GES (Gezondheids Effecten Screening) ist für diesen Zweck nicht ausreichend und ein 0-Wert (Ist-Wert) sollte festgelegt werden. Wir fordern eine entsprechende Anpassung.

## 2.5. Gesundheit

In welchem Ausmaß liegt eine Veränderung der Exposition der Menschen gegenüber möglicherweise gesundheitsschädlichen Stoffen vor? Umweltfaktoren bei einem Flughafen, die sich auf die Gesundheit der Menschen auswirken können, sind Luftqualität (Stoffe), Geruchsbelästigung, Lärmelastigung (Schlafstörungen und Lernprobleme bei Kindern, Angst, Unruhe) und externe Sicherheit (auch Angst vor möglichen Zwischenfällen).

## Fluglärm und intellektuelle Leistungsfähigkeit von Kindern

Prof. Dr. med. Martin Kaltenbach, Internist, Kardiologe  
Dr. med. Karl-Hermann Bartels, Facharzt für Kinder- und Jugendmedizin, Umweltmedizin

Fluglärm beeinträchtigt die schulische Leistungsfähigkeit von Kindern deutlich stärker als bislang angenommen. Das belegen neue Untersuchungen<sup>1</sup> aus vier Ländern der europäischen Union. Die Lesefähigkeit und die Gedächtnisfunktionen sind signifikant verschlechtert, wenn die Schulen in einem fluglärmbelasteten Gebiet liegen.

Der Rhein-Main Flughafen ist ein Stadtflughafen. Er liegt direkt vor den Toren Frankfurts in der unmittelbaren Nachbarschaft mehrerer weiterer Großstädte und damit inmitten der am dichtesten besiedelten Region von Hessen

und Rheinland-Pfalz. Jeder Ausbau des Frankfurter Flughafens wird mehrere Hunderttausend Menschen, darunter auch zahlreiche Kinder, zusätzlichem Fluglärm aussetzen.

Auf einer Veranstaltung des Rhein-Main-Instituts (RMI) am 7. Juli 2003 zum Thema „Neue Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung“ berichtete Mark Matheson über eine unter seiner Beteiligung durchgeführte Untersuchung der Queen Mary-Universität London zum Einfluss von Fluglärm auf die geistige Leistungsfähigkeit von Kindern.

Er zeigte die Beeinträchtigung der intellektuellen Fähigkeiten von Schulkindern durch Fluglärm, insbesondere beim Lösen schwieriger Aufgaben. Auch frühere Studien, wie zum Beispiel die Längsschnittstudie von 1998<sup>2</sup>, die vor und nach Inbetriebnahme des Franz Joseph Strauß-Flughafens in München durchgeführt wurde, hatten bereits eine Verschlechterung der Lesefähigkeit sowie eine Reduktion von Gedächtnisleistungen und Motivation gezeigt.

Die Studien aus London und München sahen sich ebenso wie andere der bisherigen Untersuchungen dem Vorwurf ausgesetzt, der Einfluss von Störfaktoren – sog. confounding factors – sei möglicherweise nicht genügend berücksichtigt worden. So wurde in Bezug auf die englische Studie der Einwand erhoben, dass vielleicht in Schulen mit hoher Lärmbelastung Kinder mit geringerer Begabung oder mit geringerer Unterstützung durch die Eltern oder mit geringerer sprachlicher Fertigkeit unterrichtet würden als in Schulen in ruhigerer Umgebung. Die Londoner Forscher hatten allerdings bereits große Mühe darauf verwandt, die „Konfusionsfaktoren“ in die Ergebnisse einzuarbeiten. Was aber noch fehlte, war die Bestätigung dieser Ergebnisse durch eine internationale Studie.



Abb. 1: Der Frankfurter Flughafen belastet die am dichtesten besiedelte Region von Hessen und Rheinland-Pfalz großflächig mit Lärm. Dargestellt sind die An- und Abflüge am 22.08.2005. Der Flughafen wurde an diesem Tag zeitweise in Ostwest- und zeitweise in Westostrichtung befliegen.



Auszug aus einer wissenschaftlichen Studie zum Einfluss von Fluglärm auf die Lernleistung von Kindern.

Wir fordern eine gründliche Ist-Wert Feststellung als Basis für weitere Betrachtungen.

### 3. Abschließende Bemerkungen

Alle Anmerkungen, Hinweise und Forderungen beziehen sich auf den jetzigen Informationsstand. Sollten neue Informationen bekannt werden, behalten wir uns vor, weitere Eingaben zum Verfahren zu machen.

**Dr. Carin Stader-Deters und Hans Lindemann**

**Sprecher der Bürgerinitiative „gegen Flughafen Twente“**