

# Der Oberbürgermeister der Stadt Speyer



Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz  
Referat Luftverkehr  
Gebäude 890  
55483 Hahn-Flughafen

**Werner Schineller**  
Oberbürgermeister

**Stadthaus**  
Maximilianstraße 100  
67346 Speyer  
Zimmer 108

12. Juni 2007

Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Speyer; Flugsicherheitsgutachten, Vogelschlaggutachten

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend überreiche ich Ihnen die Einwendungen und die Stellungnahme der Stadt Speyer zu den Flugsicherheits- und Vogelschlaggutachten.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Schineller

**Telefon**  
(06232) 142201  
**Telefax**  
(06232) 142498  
**E-Mail**  
schineller@speyer.de  
**Internet**  
www.speyer.de

# **Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Speyer; Stellungnahme der Stadt Speyer zum Flugsicherheitsgutachten und Vogelschlaggutachten**

## **Flugsicherheitsgutachten**

Allgemeine Anmerkungen:

Das Flugsicherheitsgutachten betrachtet das Todesfallrisiko für Einzelpersonen und Gruppen durch Flugunfälle im Nahbereich des Flugplatzes (20 x 20 km). Die Anzahl möglicher Verletzter sowie Umwelt- und Sachschäden sind nicht Gegenstand der Berechnungen.

Die Analyse des „externen Risikos“ am Verkehrslandeplatz beruht auf Wahrscheinlichkeitsberechnungen, Grundlage der Rechenmodelle sind unter Beachtung der lokalen Verhältnisse (Infrastruktur, Topographie, Verkehr, Demographie) statistische Auswertungen internationaler Datenbanken (229 Flugunfälle).

Das Risiko eines Schadenseintritts (Tod durch Flugunfall) wird ausgedrückt in Zeiträumen, die die Wahrscheinlichkeit für den Tod durch Flugunfall darstellen, wenn sich eine Person ununterbrochen an einem Ort im Untersuchungsraum aufhält. Auch wenn sich hierbei irrealer Zeitspannen ergeben (z.B. 100.000 Jahre bei Einzelrisiko von  $1 \times 10^{-5}$ ), lässt sich aus diesen statistischen Werten nicht ableiten, ob und wann ein Flugunfall tatsächlich eintritt. Dieser ist jederzeit und auch zu einem nahen Zeitpunkt möglich. Im Ergebnis sind von Einzelrisikowerten größer als  $10^{-5}$  auch im Planungsfall 2020 keine bewohnten Gebiete betroffen, diese Werte betreffen Flächen östlich des Flugplatzes (hauptsächlich Fa. Haltermann).

Das Gruppenrisiko (Kollektives Risiko) wird für Flächen unterschiedlicher Wohndichte (Wohndemographie) berechnet. Flächen, die nicht Wohnstandorte sind, aber dennoch temporär Besucher aufweisen (z.B. Schwimmbad, Technik-Museum, Festplatz), gehen in die Berechnungen des Gruppenrisikos wegen der „sich ergebenden Ungenauigkeiten“ nicht ein.

Aufgrund fehlender verbindlicher Regelungen zur Beurteilung dieser Risiken wird die internationale Diskussion zu möglichen Grenzwerten für das Einzel- und Gruppenrisiko beschrieben und festgestellt, dass die für Speyer ermittelten Maximalwerte von Einzel- und Gruppenrisiko unterhalb der in der Diskussion befindlichen Grenzwerte liegen. Ein Vergleich der Risiken in der Umgebung des Speyerer Flugplatzes mit denen anderer Flugplätze gleicher Größenordnung wird nicht vorgenommen.

Die tatsächlichen Flugunfälle der letzten Jahre in Speyer oder auch die Zahl und Art der „Fehlanflüge“ werden nicht angesprochen. Auch wenn dies vom methodischen Ansatz der Risikobetrachtung her (Berechnung der Todesfälle) nicht vorgesehen ist, könnten sich aus solch einer Betrachtung doch unter Umständen sicherheitsrelevante Überlegungen bzw. Empfehlungen für risikomindernde Maßnahmen ableiten lassen.

KKW Philippsburg:

Die Stadt Speyer forderte in ihrer Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren u.a. die Erstellung eines Sicherheitsgutachtens, insbesondere im Hinblick auf die im Industriegebiet Speyer-Süd liegenden Unternehmen sowie auf das Kernkraftwerk Philippsburg.

Das Kernkraftwerk Philippsburg wird im vorliegenden Flugsicherheitsgutachten im Anhang A-1 kurz abgehandelt, eine vertiefende Betrachtung / Modellierung wird nicht vorgenommen (kein Überflug im Normalfall, geringe Einzelrisikowerte). Es wird darauf verwiesen, dass bei älteren Kernkraftwerken mit Baubeginn bis 1970 (hier: Block 1) dem Absturz eines Flugzeuges bis maximal 10t standhält. Am Flugplatz Speyer ist ein maximal zulässiges Höchstgewicht von 10t festgelegt, allerdings ist mit Genehmigung des Flugplatzhalters eine Landung mit maximalem Höchstgewicht bis maximal 20t zulässig. Das Zwischenlager für abgebrannte Brennelemente findet keine Erwähnung.

Störfallbetriebe:

Für die im Untersuchungsraum ansässigen Betriebe, die der Störfallverordnung unterliegen, werden die Folgen eines Flugzeugabsturzes dargestellt (Todesfallrisiko). Andere Betriebe, wie beispielsweise das Postfrachtzentrum, die Fa. St. Gobain Isover (G+H) oder die Fa. Pneuhage (Baugenehmigungsverfahren läuft), gehen in die Bewertung nicht mit ein.

**Im Hinblick auf die weitere Entwicklung des Pleiad-Geländes ist zu fordern, dass künftig zumindest im Falle der Ansiedlung eines weiteren Störfallbetriebs für diesen das Flugsicherheitsgutachten durch die FSL fortzuschreiben ist.**

## **Vogelschlaggutachten**

Mit dem Vogelschlaggutachten soll die Entwicklung des Risikos und der Auswirkung von Vogelschlägen im Flugbetrieb, und zwar in den Varianten ohne und mit Flugplatzausbau, beurteilt werden.

Der Flugplatz Speyer liegt in einem Bereich, der von der Deutschen Flugsicherung GmbH mit erhöhter Vogelschlaggefahr, insbesondere für die Monate Oktober bis März (Anhang 3), ausgewiesen ist. Tatsächlich wurden in Speyer in der Zeit von 1995 bis 2006 insgesamt 4 Vogelschläge im Flugplatz-Innenbereich gemeldet, die an den Flugzeugen keine Schäden verursachten (Jet- und Propellerflugzeuge). Bezogen auf 10.000 Flugbewegungen ergibt sich damit ein Mittelwert von 2,03 für den Innenbereich des Speyerer Flugplatzes. Im Außenbereich wurden in den vergangenen 12 Jahren keine Vogelschläge verzeichnet.

Unter Zugrundelegung der bisherigen Vogelschlagrate werden für den Ausbaufall in den nächsten 14 Jahren für den Innenbereich des Flugplatzes

9 bis 17 Vogelschläge errechnet (ohne Ausbau 4 bis 6 Vogelschläge). Dem bisherigen Trend entsprechend wird davon ausgegangen, dass auch künftig keine Schäden an den Flugzeugen entstehen.

Für den Außenbereich wird auch künftig mit keinerlei Vogelschlag gerechnet, vorausgesetzt es werden keine gravierenden Änderungen an der Art des Flugbetriebs und der Flugdurchführung vorgenommen. Ob die Zahlenwerte der vergangenen 12 Jahre eine belastbare Datengrundlage für diese Prognosen darstellen, kann von hier aus nicht beurteilt werden.

Die Prognosen für das Vogelschlagrisiko in den nächsten 14 Jahren werden getroffen, ohne die landschaftlichen Veränderungen, die bereits heute absehbar sind und sich auch unmittelbar aus der Verlängerung der Start-/Landebahn ergeben, in die Überlegungen einzubeziehen. Auch die sonstigen sich abzeichnenden Veränderungen der Landschaftsstruktur im Umfeld des Flugplatzes, wie die fortschreitende Bebauung des benachbarten Industriegeländes Pleiad, werden in dieser Prognose nicht berücksichtigt. Es wird lediglich in den abschließenden Empfehlungen des Vogelschlaggutachtens ein „Biotopmanagement am Platz und im Umfeld zur Minderung oder Verhinderung der Vogelschlaggefährdung“ vorgeschlagen, konkrete, auf die lokalen Bedingungen zugeschnittene Empfehlungen und Maßnahmen werden nicht formuliert.

### **Das Vogelschlaggutachten sollte daher um folgende Fragestellungen ergänzt werden:**

- Erhält der Auwald auf der Insel Horn durch den geplanten forstlichen Umbau (z.B. Höhenbegrenzung) eine höhere Attraktivität für vogelschlagrelevante Arten (Anzahl, Veränderung des Artenspektrums) oder ergibt sich hieraus eine Veränderung ihres Flugverhaltens (z.B. Flughöhe, Störanfälligkeit usw.)?
- Ergibt sich aus der geplanten Umwandlung von Ackerflächen in Extensivgrünland im direkten Umfeld der Landebahn eine höhere Attraktivität als Lebensraum für vogelschlagrelevante Arten (z.B. Nahrungsangebot insbesondere nach Mahd, Brutplatz u.ä.)? Ist die geplante Ansaat und Bewirtschaftung der Wiesen eventuell zu modifizieren (z.B. ganzjährige Langgraswirtschaft)?
- Sind die Pflanzlisten des Landschaftspflegerischen Begleitplans zur Verlängerung der Start-/Landebahn (z.B. Vogelkirsche, Eberesche, Schwarzer Holunder, Roter Hartriegel, Weißdorn, Schlehe, Rose usw.) zu modifizieren im Hinblick auf die Vermeidung von Gehölzen mit für Vögel attraktiven Früchten?
- Können die geplanten ökologischen Ersatzmaßnahmen südlich des geschützten Landschaftsbestandteils Goldgrube (u.a. periodische Gewässer) Auswirkungen für vogelschlagrelevante Arten haben?

- Welche Konsequenzen ergeben sich durch die fortschreitende Bebauung des Pleiad-Geländes und den damit einhergehenden Verlust von Ackerflächen (Aufenthaltsbereich von Saatgänsen im Winter) für die vogelschlagrelevanten Arten (Verminderung, Verlagerung)?
- Das im Vogelschlaggutachten geforderte Biotopmanagement am Platz und im Umfeld erfordert zumindest die Erstellung eines Kriterienkatalogs mit konkreten, auf die örtlichen Besonderheiten ausgerichteten Empfehlungen. Diese sollen baldmöglichst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erstellt werden.
- Es ist zu überprüfen, ob sich aus den Leitlinien zum Biotopmanagement Änderungen oder Anpassungen der im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen als notwendig erweisen. Ggf. sind die verschiedenen Gutachten zur Ausbauplanung untereinander zu harmonisieren.
- Es ist zu überprüfen, ob sich aus den Leitlinien zum Biotopmanagement künftig Konflikte mit den Erhaltungszielen benachbarter Schutzgebiete ergeben (NATURA 2000, Geschützter Landschaftsbestandteil Goldgrube).

Die im Zusammenhang mit dem Vogelschlaggutachten durchgeführten avifaunistischen Freilandhebungen belegen für den Betrachtungszeitraum zwischen Mitte August und Anfang November 53 Vogelarten, die als potenziell vogelschlagrelevant einzustufen sind (hiervon 14 Arten mit sehr hoher und hoher Vogelschlagrelevanz). Es wird darauf hingewiesen, dass im Winter noch weitere Arten anwesend sind und manche der vorgefundenen Arten in größerer Anzahl rasten.

Es wird im Vogelschlaggutachten festgestellt, dass in Staaten mit ausgeprägten Vogelschutzprogrammen die Populationen vogelschlagrelevanter Arten zunehmen, dies ist wahrscheinlich auch im Hinblick auf die Ausweisung von europäischen Vogelschutzgebieten entlang der Rheinschiene für Speyer von Bedeutung (z.B. beobachtete Zunahme der Graugänse).

Weiterhin wird dort festgestellt, dass ein vollständiges Vogelschlagsicherheitssystem ein sorgfältiges Tierweltmanagement am Flugplatz und in seiner Nachbarschaft, eine adäquate Planung und Durchführung von Flugprofilen, die frühzeitige Erkennung und Information über relevante Vogelbewegungen sowie die ständige Verbesserung der technischen Verfahren zum Schutz vor Vogelschlag umfasst, dass es aber noch an der umfassenden Nutzung aller verfügbaren Instrumente mangelt.

Aus diesen Gründen sollten die Empfehlungen, die im Rahmen der avifaunistischen Erhebungen und des Vogelschlaggutachtens erarbeitet wurden, vollumfänglich in die Genehmigung mit aufgenommen werden:

- Durchsicht und ggf. Umsetzung der Vorschläge der Vogelschlagrichtlinie des BMV
- Bestellung eines Vogelschlagbeauftragten
- Intensivierung der Vogelbeobachtung, Dokumentation und Auswertung
- Zweckmäßige Ergänzung und Kontrolle des Biotopmanagements und der Schutzmaßnahmen am Platz
- Ausweitung der Informationsbeschaffung über Vogelaktivitäten und umgehende Weitergabe an alle Betroffenen
- Intensive Beteiligung und Mitarbeit an ggf. für erforderlich gehaltenen Maßnahmen im Außenbereich
- Beruhigung vogelrelevanter Wasserflächen im Umfeld des Verkehrslandeplatzes, insbesondere auch im Westteil des Berghäuser Altrheins, Verlagerung der am Nordufer bestehenden Liegezonen für Boote