

**Stellungnahme des
Flughafenverbandes ADV zum:
„Entwurf eines Gesetzes zum Schutz der
Insektenvielfalt in Deutschland“**

Stand: 14. Oktober 2020

Engagement der Flughäfen für den Naturschutz

Der Verlust der biologischen Vielfalt zählt neben dem Klimawandel zu den größten Herausforderungen unserer Zeit. Erhalt und Förderung von Biodiversität – der Vielfalt von Tier- und Pflanzenarten, von Ökosystemen sowie der genetischen Vielfalt – ist längst zu einem gesellschaftspolitischen und wirtschaftlichen Thema von internationaler Bedeutung geworden. Die deutschen Flughäfen realisieren, unterstützen und fördern seit Jahren zahlreiche naturschutzfachliche Maßnahmen in der Umgebung und an den Flughäfen. Dies geschieht gesetzlich vorgeschrieben, wenn Flughäfen ausgebaut und Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden, aber auch freiwillig. So soll dem weiteren Verlust der biologischen Vielfalt aktiv entgegengewirkt und Verantwortung für die Umwelt übernommen werden.

Flughäfen weisen trotz ihrer technischen Prägung außergewöhnliche Lebensräume, vielfältigste Lebensgemeinschaften und sehr häufig auch seltene und bedrohte Tier- und Pflanzenarten auf. Sie sind wichtige Trittsteine und Vernetzungsflächen in einer durch den Menschen immer stärker geprägten Landschaft.

Auch für den Insektenschutz stellen die Flughäfen schon heute wertvolle Areale zur Verfügung. Dies geschieht ohne gesetzliche Vorgaben und in einer für den Insektenschutz und den Betrieb des Flughafens ausgewogenen Ausprägung.

Zum Referentenentwurf für ein Insektenschutzgesetz

Die geplanten Änderungen des Bundesnaturschutzgesetzes könnten, unter entsprechender Auslegung, zum Teil gravierende Auswirkungen auf die flexible Bewirtschaftung bzw. den Betrieb der Flughäfen haben.

Der Flughafenverband spricht sich daher dafür aus, dass die entsprechenden Änderungen des Bundesnaturschutzgesetzes auf diese Funktionsflächen keinerlei Anwendung finden. Das Flughafengrünland kann und darf nicht per se einen Schutzstatus gemäß Bundesnaturschutzgesetz unterliegen, da damit die Handlungsfähigkeit der Flughäfen massiv eingeschränkt wird und dies ggf. zu Lasten der Flugsicherheit geht. Gleiches gilt für die flugsicherheitsnotwendige Beleuchtung der Infrastruktur. Auf die gesetzlich vorgeschriebene, EASA-konforme und bereits genehmigte Infrastruktur kann der § 41a keine Anwendung finden.

Im Folgenden gehen wir noch einmal näher auf diese Punkte ein:

Nummer 9, § 30 Absatz 2 Satz 1b) Folgende Nummer 7 wird angefügt:

„7. artenreiches mesophiles Grünland, Streuobstbestände, Steinriegel und Trockenmauern.“

Die unter Schutz Stellung des artenreichen mesophilen Grünlandes birgt an den Flughäfen großes Konfliktpotential für zukünftige Ausbauvorhaben, Flughafenbetrieb und die Pflege der Flächen im Sicherheitsbereich (Mahdregime).

Durch die naturnahe Entwicklung der Flughafenflächen hat sich artenreiches mesophiles Grünland an zahlreichen Flughäfen etabliert. Wenn es nun durch die Gesetzesänderung zu Einschränkungen an Flughäfen kommen könnte, wäre dies kontraproduktiv für Flughäfen aber auch für den Naturschutz. Flughäfen wären dann bestrebt, solche Biotop erst gar nicht entstehen zu lassen.

Daher muss man an dieser Stelle über eine praktikable Lösung nachdenken. Es bedarf einer Ausnahmeregelung für Flughäfen. Flugbetriebsflächen sollten dann ausdrücklich als Infrastrukturfläche dargestellt werden, so dass das Funktionsgrünland der Verkehrsflughäfen nicht einen Schutzstatus mit diversen Bewirtschaftungsauflagen erhält.

Bsp. Flughafen Hannover (HAJ): Die Flächen im Sicherheitsbereich von HAJ bestehen zu 85% aus artenreichem mesophilem Grünland. Damit wäre nahezu der gesamte begrünte bzw. unbefestigte Sicherheitsbereich mit dieser Gesetzesnovelle unter einen besonderen Schutz gestellt. Dies würde die Durchführung von zukünftigen Projektvorhaben, den regelmäßigen Betrieb sowie die dauerhafte Pflege der Flächen (Mahdregime) erheblich erschweren oder teilweise unmöglich machen.

Nummer 12, nach § 41 wird folgender § 41a eingefügt: „Schutz von Tieren und Pflanzen vor nachteiligen Auswirkungen von Beleuchtungen“

Auch hier sollte man über Ausnahmeregelungen für Flughäfen nachdenken. Aus Sicherheitsgründen gibt es internationale Vorgaben für die Beleuchtung von Start-, Landebahnen und Rollwegen an Flughäfen. Auch die Vorfeldflächen vor dem Terminal müssen nachts ausreichend beleuchtet sein.

Außerdem sollten folgende Sachverhalte präziser dargestellt werden:

- > Was genau sind Himmelsstrahler? Fallen Anflugbefeuerungsanlagen auch darunter? Hier gibt es Konfliktpotential für alle Flughafenbetreiber u.a. bzgl. des erforderlichen Betriebs der elektrischen Anflugbefeuerung inkl. Anflugblitze und Towerblitze.
- > Löst man diesen Konflikt nicht, wird es vermutlich wieder zu einem genehmigungstechnischen „Streit“ zwischen der Wertigkeit der Anforderungen der europäischen Vorgabe EASA und dem nationalen Naturschutzgesetz kommen. Es wäre daher klarzustellen, dass die notwendige Beleuchtung von Verkehrsinfrastruktur nicht als Eingriff zu werten und eine naturschutzfachliche Genehmigung nicht erforderlich ist.

Flughafenverband ADV

Friedrichstr. 79
10117 Berlin
Tel. 030/310118-0
www.adv.aero

Ansprechpartner:

[REDACTED]

