

**Die wichtigsten Erkenntnisse und Versäumnisse aus dem
Erörterungstermin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum
beantragten Ausbau des
Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach
in der Zeit vom 30. Mai bis 1. Juli 2005**

(Von den am Ende aufgeführten aktiven Teilnehmerinnen und
Teilnehmern des Erörterungstermins zusammengestellt)

<u>Inhaltsverzeichnis</u>	Seite
Vorwort	2
Teil I: Kurzfassung der wichtigsten Erkenntnisse	3
Teil II: Im Einzelnen – Langfassung	6
1. Frage des Bedarfs bzw. der Notwendigkeit des Ausbaus in MG	6
2. Der Flugplatz MG als Jobmaschine für die Region?	12
3. „Flughafensystem“ Düsseldorf/MG	14
4. Flugsicherheit	16
5. Fluglärm	18
6. Gesundheit	20
7. Technische Planung	20
8. Umweltauswirkungen	21
9. Finanzielle Auswirkungen	22
10. Vorlage aller relevanten Unterlagen	22
11. Kritische Anmerkungen zum formalen Verlauf der Erörterung	23
Ansprechpartner	24

Vorwort

Die Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH (FGMG) hat den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach (VLPMG) mit einer neuen Start- und Landebahn von 2.320 m Länge zuzüglich jeweils 60 m befestigter Freifläche vor Bahnbeginn und einer Bahnbreite von 45 m am 03. Februar 2004 beantragt. Die geplante Bahn soll nördlich der vorhandenen 1.200 m langen Bahn errichtet werden. Für dieses Ausbauprojekt sind zwingend erforderlich:

- die 17. Änderung des Gebietsentwicklungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (GEP 99) sowie
- gemäß §§ 8 ff Luftverkehrsgesetz ein Planfeststellungsverfahren (PFV).

Der Gebietsentwicklungsplan ist noch nicht geändert. Die öffentliche Auslegung der Antragsunterlagen der Planfeststellung erfolgte vom 26. März bis 26. April 2004.

Mehr als 17.500 Bürgerinnen und Bürger aus dem Rhein-Kreis Neuss und dem Kreis Viersen haben gegen den Ausbau des VLPMG Einwendungen erhoben. Auch die weit überwiegende Zahl der am Verfahren beteiligten Kommunen haben sich gegen den Ausbau ausgesprochen.

Im Rahmen des PFV zum Start-/Landebahn-Neubau am VLPMG sind sowohl die öffentlichen als auch die privaten Belange zu berücksichtigen. Es sind deshalb die Interessen der FGMG an einem Ausbau einerseits mit den gesundheitlichen und wirtschaftlichen Interessen der betroffenen Bürger andererseits abzuwägen.

Die Investition einer Flughafengesellschaft an dem Ausbau eines Flugplatzes unterliegt deswegen anderen Gesetzmäßigkeiten und ist anders zu beurteilen und zu gewichten als die eigenverantwortliche Entscheidung eines anderen Unternehmers bei Erweiterung seines Betriebes. Beweispflichtig in diesem Verfahren ist allein die Antragstellerin.

Auch die Gegner dieses Ausbaus erachten Luftverkehr in unserer heutigen Zeit sowohl aus regionalwirtschaftlichen, standortpolitischen als auch aus touristischen Gründen grundsätzlich für unverzichtbar. Trotzdem teilen sie nicht die Auffassung, dass – wie im vorliegenden Fall – jede Region eine steigende Anzahl internationaler Flughäfen benötigt. Vielmehr sind aus verkehrswirtschaftlichen, gesundheitlichen und ökologischen Gründen in Nordrhein-Westfalen nur wenige Großflughäfen erforderlich. Die Schaffung und Unterhaltung zahlreicher mittelgroßer Flughäfen ist für den Steuerzahler teurer und belastet viel mehr Bürgerinnen und Bürger als einige wenige große.

Teil I: Kurzfassung der wichtigsten Erkenntnisse:

Nachstehend sind die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Erörterungstermin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum beantragten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach in Kurzform aufgeführt:

- 1. Der zurzeit gültige GEP 99 schließt den Neubau einer verlängerten Start- und Landebahn am VLPMG aus. Auch das vom Landtag am 19.11.2001 einstimmig beschlossene Luftverkehrskonzept 2010 sieht für den VLPMG lediglich eine Verlängerung der bestehenden Start-/Landebahn auf insgesamt 1.440 m und nicht auf 2.320 m vor.**
- 2. Die Zahl der Fluggäste wird in der Zukunft zwar noch weiter leicht wachsen. Deutschland und auch Nordrhein-Westfalen haben aber bereits heute zu viele Flugplatz-Kapazitäten. Deutschland besitzt die dichteste Flughafenstruktur innerhalb Europas. Dies bestätigen fast alle unabhängigen, neutralen und renommierten Unternehmensberatungsfirmen (z.B. Boston Consulting, Booz Allen Hamilton, McKinsey, Beder-Consult) und auch BARIG, der Zusammenschluss von 110 in Deutschland operierenden Fluggesellschaften.**
- 3. Der Bedarf für die von der FGGM beantragte neue, fast doppelt so lange Start-/Landebahn von 2.320 m wurde nicht nachgewiesen. Die vorgelegte Prognose ist ausschließlich angebots- und nicht nachfrageorientiert und damit für die Ausbaubegründung im Planfeststellungsverfahren unzulässig.**
- 4. Der Niederrhein ist bereits heute mit dem nah gelegenen Flughafen Düsseldorf und dem Airport Niederrhein in Weeze hervorragend an den internationalen Flugverkehr angeschlossen. Gleichzeitig liegt der Niederrhein auch im Einzugsbereich der Flughäfen Köln/Bonn, Dortmund, Maastricht und Amsterdam. Ein Bedarf für den Ausbau des VLPMG wird nicht gesehen.**
- 5. Der VLPMG war noch nie wettbewerbsfähig. Er verzeichnet seit den 60er Jahren ununterbrochen große Verluste. Die FGGM hat auch im Erörterungstermin keine schlüssigen und nachprüfbaren Zahlen für die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Flugplatzes vorlegen können. Alle Fluggesellschaften, die in MG einen erfolgreichen Betrieb aufzubauen versuchten, haben nach relativ kurzer Zeit wieder aufgegeben. Im Sommer 2005 fliegt von MG nur noch eine einzige polnische Fluglinie 1 bis 2-mal in der Woche unregelmäßig ab, und zwar nach Stettin über Heringsdorf.**
- 6. Die Antragstellerin vermochte nicht schlüssig nachzuweisen,**
 - a) wie ein in dieser Region bestehender Luftverkehrsbedarf im Jahr 2015 an diesen Flugplatz gebunden werden soll – angesichts der ungeheuer attraktiven Kundenbindungsprogramme der auf den Nachbarflughäfen operierenden Fluglinien,**
 - b) was Fluggesellschaften überzeugen könnte, MG - angesichts der nahe liegenden Konkurrenzflughäfen - zu bedienen, um damit eine Verlängerung der Startbahn zu begründen. Die vorgelegte Prognose ist ausschließlich angebots- und nicht nachfrageorientiert und damit für die Ausbaubegründung im Zuge der Planfeststellung unzulässig.**

7. **Der Niederrhein profitiert vom Flughafen Düsseldorf regionalwirtschaftlich sehr stark. Ein Flugplatzausbau MG würde kaum zusätzliche Impulse auslösen, zumal mit dem Airport Niederrhein in Weeze und dem Flughafen Köln/Bonn bereits zusätzliche erhebliche Flughafenkapazitäten zur Verfügung stehen. Die Angebotsvielfalt bezüglich Abflugzeiten, Frequenzen, Kapazitäten/Flug am Lohausener Airport („Verkehrsschatten“) bedrückt dermaßen intensiv das unmittelbare Umfeld, dass sich ein so nahe liegender VLPMG auch nicht ansatzweise entwickeln könnte.**
8. **Auch eine Verlagerung von Verkehren von Düsseldorf auf den 15 km (Luftlinie) entfernt liegenden VGLPMG würde weder für den Niederrhein neue Anstoßwirkungen auslösen, noch ist eine Verlagerung rechtlich durchsetzbar bzw. haben die Fluggesellschaften in Düsseldorf 1983 wie auch 1996 dagegen immer wieder erfolgreich gefochten.**
9. **Düsseldorf und MG haben bereits am 5. bzw. 8. August 2003 die Genehmigung eines „Flughafensystems“ beantragt, um mit diesem ordnungspolitischen Eingriff in die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs Fluggesellschaften auch gegen deren Willen nach MG verlagern zu können. Dies ist der wahre Grund für die beantragte neue Bahnverlängerung. Die FGGMG hat die daraus für das Antragsverfahren zwingend folgenden Konsequenzen nicht gezogen. Vielmehr hat sie das Flughafensystem verschwiegen und wurde dabei auch noch von der Bezirksregierung Düsseldorf unterstützt.**
10. **Die Lagebeziehung der Start-/Landebahnen von MG und Düsseldorf macht einen zuverlässig planbaren, wetterlagenunabhängigen Flugbetrieb an beiden Plätzen nicht möglich. Kreuzende Verkehre zwischen Flugzeugen von und zu dem Flughafen Düsseldorf und dem VLPMG würden im Kreuzungsbereich zu erheblichen sicherheitsrelevanten Problemen führen. Ein Gutachter bestätigte, dass deshalb**
 - **für die Anlieger das Absturzrisiko beim VLPMG 200-fach höher läge als am Frankfurter Airport und**
 - **nach den strengeren niederländischen Vorschriften bei dem beantragten Ausbau des VLPMG rd. 8.150 Menschen umgesiedelt werden müssten.**

Flugsicherheitsexperte Wolfgang Dreijack: „Der Aussage, wonach die Koordination in der Region MG/Düsseldorf als ein lösbares, technisches Problem anzusehen sei, muss widersprochen werden, sie ist unzutreffend.“
11. **Das vorgelegte fluglärmphysikalische Lärmgutachten der FGGMG ist schwer verständlich, unvollständig und nicht nachvollziehbar. Das Gutachten enthält schwerwiegende Fehler, was sowohl die Berechnung als auch die Umsetzung von Anforderungen aus der Rechtslage betrifft.**
12. **Viele Bürgerinnen und Bürger aus Korschenbroich und Willich wohnen im besonders kritischen Bereich (1,0 – 4 km entfernt von der Start- und Landebahn), der lediglich in einer Höhe zwischen 50 und 200 Metern überflogen wird. Betroffen sind aber auch im weiteren Bereich Bewohner in Ortsteilen von Dormagen, Grevenbroich, Neuss, die heute bereits erheblichen Fluglärm vom Flugplatz Düsseldorf ausgesetzt sind, sowie Tönisvorst und Viersen.**

- 13. Die vorgelegten medizinischen Gutachten bewerten nicht zusammenfassend die einzelnen Lärmarten, sondern nur den vom VLPMG neu hinzutretenden Fluglärm. Der bereits bestehende Fluglärm von Düsseldorf, von nächtlichen Transportflugzeugen aus den Niederlanden nach Köln und der ebenfalls bereits vorhandene Verkehrslärm von Straßen und Eisenbahn bleiben in dem Gutachten unberücksichtigt.**
- 14. Die technische Planung ist**
 - a) unvollständig,**
 - b) mangelhaft begründet und**
 - c) für die Planfeststellung unzureichend.****Bedarfsnachweise wurden nicht erbracht. Insbesondere ist die Planung überdimensioniert. Da mit dieser Planung bis zu 9 Mio. Passagiere am Flugplatz MG abgefertigt werden könnten, zielt die Antragstellerin auf eine unzulässige Bevorratungsplanung.**
- 15. Durch den beantragten Ausbau würden wertvolle Natur- und Landschaftsschutzgebiete vernichtet, wie z. B. Neersener und Schiefbahner Bruch sowie die Niersauen. Es wurde auch keine strategische Umweltprüfung gemäß der EU-Richtlinie „Strategische Umweltprüfung“ durchgeführt. Das Thema Flächenverfügbarkeit für die erforderlichen Ausgleichs- bzw. Kompensationsmaßnahmen verursachte während des Erörterungstermins ein regelrechtes Chaos auf Seiten der FGGM, da in den Antragsunterlagen das Grundstücksverzeichnis nicht mit dem beigefügten Kartenmaterial übereinstimmte. Die fehlende Bereitschaft der FGGM, die Verfügbarkeit der Flächen im laufenden Verfahren nachzuweisen, wurde offensichtlich.**
- 16. Alle privaten und öffentlichen Eigentümer von Immobilien und Grundstücken im Umfeld des VLPMG, insbesondere in den Kommunen Korschenbroich, Willich, Viersen (Robend, Rahser, Süchteln) und Tönisvorst (Vorst), müssten erhebliche Wertverluste an ihren Immobilien hinnehmen – bis zu 30 %. Kindergärten, Schulen, Seniorenstätten und teilweise auch Sportanlagen müssten an weniger lärmintensive Standorte verlegt werden.**
- 17. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat sich bereits im Vorfeld des Ausbauantrages völlig einseitig auf die Genehmigung des Flughafenausbaus festgelegt, sowohl Regierungspräsident Büssow, Regierungsvizepräsident Riesenbeck als auch das Luftfahrtdezernat 59. Dies ist eindeutig nachgewiesen (siehe Nr. 11 Langfassung). Im Verlauf des Verfahrens wurden zahlreiche eingehend begründete Anträge auf Besorgnis der Befangenheit von den beteiligten Kommunen, von den Bürgerinitiativen oder auch von einzelnen Einwendern gegen die Bezirksregierung Düsseldorf an sich sowie gegen die Art der Verhandlungsführung als solche gestellt. Sie wurden alle - von der Bezirksregierung Düsseldorf selbst - mit wenig überzeugenden, teilweise mit fadenscheinigen Gründen zurückgewiesen. Objektiv wäre es gewesen, wenn die Befangenheitsanträge von einer neutralen Institution geprüft worden wären.**
- 18. Eine sachgerechte Erörterung war über weite Teile des Termins nicht möglich, da die von den Einwendern zur sachlichen Aufklärung gestellten Fragen von**

der Antragstellerin nicht, unzureichend, widersprüchlich oder völlig ausweichend beantwortet wurden.

Teil II: Im Einzelnen - Langfassung

1. Frage des Bedarfs bzw. der Notwendigkeit des Ausbaus in MG:

Der zurzeit gültige GEP 99 schließt den Neubau einer verlängerten Start- und Landebahn am Verkehrslandeplatz MG in Übereinstimmung mit den bisherigen Beschlüssen des Landtages NRW zur Flughafenpolitik aus. Nach wie vor ist MG nach den landespolitischen Entscheidungen bisher lediglich als Verkehrslandeplatz und nicht als Flughafen vorgesehen. Auch das von allen Landtagsfraktionen einstimmig verabschiedete Luftverkehrskonzept 2010 des Landtags vom 19.11.2001 sieht für den VLPMG keine besondere Rolle vor.

Ausdrücklich enthält die NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 die Aussage: „Ein weiterer Ausbau der Infrastruktur des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach wird aufgrund der Lagebeziehung zum Verkehrsflughafen Düsseldorf und insbesondere der An- und Abflugrouten zueinander nicht favorisiert. Eine weitere Verkehrszunahme entweder in Düsseldorf oder in Mönchengladbach würde durch die flugsicherungstechnisch notwendige Prioritätenregelung zugunsten des Flugbetriebes am Verkehrsflughafen Düsseldorf zwangsläufig zu einer Engpasssituation bei IFR-gestützten An- und Abflügen in Mönchengladbach führen, die einem planbaren, pünktlichen Verkehr zuwiderliefe.“ Dem ist wenig hinzuzufügen.

Der neue **Ministerpräsident Dr. Jürgen Rüttgers** hat noch in seiner Funktion als Vorsitzender der CDU-Landtagsfraktion in einem Schreiben an Airpeace e. V. vom 29. April 2005, also vier Wochen vor der Landtagswahl, zum Flugplatz MG betont: „Mit der Handlungsoption 15n in der Luftverkehrskonzeption 2010 ist die landespolitische Zielvorgabe beschlossen worden, **einer Verlängerung der Start-/Landebahn auf insgesamt 1440 Meter positiv gegenüberzustehen. Diese Positionierung hat nach wie vor ihre Gültigkeit und ist dementsprechend Grundlagehaltung der nordrhein-westfälischen CDU.** Dass die Betreibergesellschaft nunmehr ein PFV für eine über die 1440 Meter hinausgehende Bahnverlängerung beantragt hat, ist gleichwohl ihr gutes Recht, so dass dieses Verfahren nach Recht und Gesetz durchzuführen ist. Dies ändert indessen nichts an der landespolitischen Zielsetzung der Luftverkehrskonzeption 2010“.

Trotz des Umfangs der Antragsunterlagen ist es der FGMG an keiner Stelle auch nicht im Erörterungstermin gelungen, einen schlüssigen Nachweis der Notwendigkeit der beantragten Ausbaumaßnahmen zu erbringen. Den eigentlich notwendigen Anlass für die Flughafenreuplanung gibt es daher nicht! Der Nachweis wäre umso notwendiger gewesen vor folgendem Hintergrund:

Fast alle unabhängigen, neutralen und renommierten Unternehmensberatungsfirmen bestätigen übereinstimmend in ihren Studien bzw. Gutachten aus den letzten zwei bis drei Jahren, dass in Zukunft zwar die Zahl der Fluggäste noch weiter leicht steigen wird, dass Deutschland aber zu viele Flugplätze aufweist. Studien und Gutachten zu diesem Thema gibt es z. B. von den Beratungsfirmen Boston Consulting (wörtlich: „Es gibt in Deutschland eine Flughafen-Überfrachtung“), Booz Allen Hamilton und McKinsey vom Juni dieses Jahres. Genannt wurde auch das Gutachten „Möglichkeiten einer stärkeren Kooperation der nordrhein-westfälischen Flughäfen“ von Prof. Dr. Ing. Heinrich Beder (Beder-Consult in Frankfurt am Main) vom Dezember 2003 – Untersuchung im Auftrag des

Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen (wörtlich: „In Gesprächen mit dem Flughafenmanagement wurde gelegentlich kritisiert, dass es eigentlich zu viele Flughäfen in Nordrhein-Westfalen gäbe, die sich gegenseitig Konkurrenz machen.“). In der Studie von Booz Allen Hamilton heißt es wörtlich: **„Am künftigen Wachstum der Luftfahrt nehmen nur noch wenige Flughäfen nennenswert teil. Der absehbare Ausleseprozess unter den Flughäfen wird zwischen Hamburg und München mehr Verlierer bringen als anderswo. Denn mit 77 Standorten, die über eine Start- und Landebahn von mehr als 2400 Meter verfügen, hat Deutschland die dichteste Flughafenstruktur Europas.... Das Risiko besteht darin, erhebliche unausgelastete Kapazitäten im Flughafenbereich zu schaffen“** (siehe Handelsblatt vom 31.Mai 2005).

Ähnlich hat das **BARIG, der Zusammenschluss der 110 in Deutschland operierenden Fluggesellschaften**, in einem Schreiben vom 29. Juni 2005 ausgeführt: **„Deutschland weist eine hohe Flughafendichte auf. Verkehrsprognosen für Ausbauvorhaben weisen im Normalfall Passagierpotenziale aus, für deren Realisierung es keine Garantie gibt. Das Einzugsgebiet von MG überlappt sich mit den Catchment Areas anderer Flughäfen (Niederrhein, Dortmund, Maastricht) und Großflughäfen (Düsseldorf, Köln/Bonn, Amsterdam). Aus diesem Grunde ist der Direktanflug dieses Flughafens unattraktiv für Airlines, die schon zu den benachbarten Flughäfen fliegen. Ob sich neue Airlines anlocken lassen, ist aufgrund der Wettbewerbssituation fraglich.BARIG spricht sich für eine Stärkung der vorhandenen großen Flughäfen wie Düsseldorf und Köln aus und fordert eine intelligente Verknüpfung von Straße, Schiene und Luft. Unter diesen Voraussetzungen erscheint ein Ausbau von MG gesamtwirtschaftlich betrachtet wenig sinnvoll.“**

Auch der **„Masterplan zur Entwicklung der Flughafenstruktur“** zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschlands im internationalen Wettbewerb (Berlin, im Oktober 2004) fordert eine Konzentration der deutschen Flughäfen. Dort ist u.a. zu lesen: **“Basis für den Masterplan ist eine gesamtdeutsche Luftverkehrsprognose, die sich auf die Bundesverkehrswegeplanung stützt. Danach werden für 2015 insgesamt 256 Mio. Fluggäste erwartet. Der Masterplan konzentriert sich auf die Entwicklung der beiden Hubflughäfen Frankfurt und München sowie sechs weiterer Verkehrsflughäfen im Norden (Hamburg, Hannover), Osten (Berlin), Westen (Düsseldorf, Köln/Bonn) und Süden (Stuttgart). Diese acht Flughäfen decken heute 86 % des Passagieraufkommens in Deutschland ab, im Jahre 2015 werden es voraussichtlich 88 % sein. Die Initiatoren unterstützen insbesondere die Planung zur Erweiterung der Kapazitäten an den Flughäfen Berlin, Düsseldorf, Frankfurt und München. Neue Flugplätze sollen grundsätzlich nicht mehr genehmigt werden, da dies nicht mehr bedarfsgerecht ist!“**

Lufthansa-Chef Wolfgang Mayhuber wörtlich: **„Die regionalen Flughäfen wie in Dortmund und MG paralisieren sich gegenseitig.** Die regionalen Flughäfen umwerben dieselben Kunden, das Ergebnis ist unrentables Wirtschaften sowohl für die Flughäfen als auch für jene Linien, die sie bedienen.“ Oder **„NRW hat schon zu viele Flughäfen. Gladbach ist nicht von Interesse“** (WZ am 23.06.2005).

Und auch der neue **Landesverkehrsminister Oliver Wittke (CDU)** hat zu dem Thema Flughäfen in der Rheinischen Post vom 28.06.2005 erklärt: **„Ich sehe mit wachsender Sorge, dass neue Kapazitäten um uns herum gebaut werden.“**

Die **FDP**, nunmehr Koalitionspartner der CDU in der neuen nordrhein-westfälischen Landesregierung, hält nach ihrem Wahlprogramm zur Landtagswahl NRW einen

bedarfsgerechten Ausbau der internationalen Flughäfen und der Regionalplätze in Nordrhein-Westfalen für notwendig. Das Programm enthält hierzu auch sehr konkrete Angaben, welche Flugplätze und Verkehrslandeplätze zukünftig ausgebaut werden sollen. **Ein Ausbau des Verkehrslandeplatzes MG ist dort jedoch nicht vorgesehen.** Vielmehr führt das FDP-Landeswahlprogramm aus, dass „**der Airport Niederrhein in Weeze den stark belasteten Flughafen Düsseldorf entlastet – mitten im bevölkerungsreichen Ballungsgebiet Düsseldorf, Neuss, Mönchengladbach, Duisburg und Krefeld gelegen.**“

Ebenso haben sich die Grünen auf allen Ebenen eindeutig gegen den Ausbau des VLPMG ausgesprochen, auch im Stadtrat von MG.

Prof. Beder hat in seinem Gutachten u. a. folgendes festgestellt: „Für die Aufnahme von Flugdiensten von und zu bestimmten Flughäfen ist allein entscheidend die **Verkehrsnachfrage**, die Kundenstruktur, die Marktnähe und die **Lagegunst** des Flughafens, **keinesfalls das Angebot**. Die Fluggesellschaften und **nicht das Flughafenmanagement oder Verkehrsverwaltungen** bestimmen zur Befriedigung der Nachfrage auch den Flughafen, der eine **optimale Marktnähe** verspricht.“ Um noch einmal deutlich darauf hinzuweisen: Die Fluggesellschaften, hier repräsentiert durch ihren, für diesen Zweck geschaffenen Verband BARIG, haben an Mönchengladbach kein Interesse. Sie verweisen vielmehr auf die großen bestehenden Flughäfen. Man kann den Kunden nicht dazu zwingen, das Angebot anzunehmen.

Die offizielle schriftliche Begründung der FGMG für den Ausbau, „nur mit dem Neubau einer Start- und Landebahn von 2320 m Länge kann der Flugplatz wettbewerbsfähig bleiben“, ist dagegen objektiv falsch, da **der Flugplatz nachweislich noch nie wettbewerbsfähig war und er es auch in der Zukunft nicht werden kann.** So ist in dem Gutachten „Die sozio-ökonomische Entwicklung von MG 1955 - 2002“ der Universität Köln von Januar 2004 zu lesen: „Es war gewiss eine risikoreiche Entscheidung, in MG einen Regionalflughafen errichten zu wollen – in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Flughafen Düsseldorf. Noch 1983 führt der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft aus, der Flughafen sei eine Infrastruktureinrichtung der Stadt und der Wirtschaftsregion, und: „**Es bestand niemals die Aussicht, ihn kostendeckend zu führen.**“

Die FGMG verzeichnet seit den 60er Jahren ununterbrochen große Verluste. Der Düsseldorfer Flughafen als Muttergesellschaft besitzt seit 1993 einen Anteil von 70 % vom Stammkapital. Indirekt sind somit auch die Stadt Düsseldorf und die Hochtief AG über ihre jeweils 50%-Anteile an der Flughafengesellschaft Düsseldorf mit jeweils 35 % beteiligt. 30 % des Stammkapitals besitzt die Niederrheinische Versorgung und Verkehr AG (NVV), eine Tochter der Stadt MG. **Die FGMG ist somit entgegen anderen Behauptungen überwiegend in öffentlicher Hand (mit 65 %).** **Die Muttergesellschaft schießt zurzeit pro Jahr 5,2 Millionen Euro zu.**

Ständig wird seit 40 Jahren von Flughafenvertretern und Kommunalpolitikern aus MG behauptet, die Nachfrage sei da, aber der Flughafen müsse zuerst ausgebaut, d. h. wettbewerbsfähig gemacht werden. So wurde in den 80er Jahren behauptet, man benötige ein Instrumentenlandesystem, dann wäre man wettbewerbsfähig. Dieses wurde kostenaufwändig installiert. Gleichwohl haben alle Fluggesellschaften, die ihr Glück in MG versucht haben, nach relativ kurzer Zeit wieder den Flughafen verlassen (z. B. seit 1990 Debonair, Rheinland-Air-Service, European Air Express, VLM), zuletzt AirBerlin im November 2003. Diese Fluggesellschaften kannten die Gegebenheiten des Flugplatzes MG, kannten die vorhandene Länge der Start- und Landebahn und kamen trotzdem. Sie alle verließen wieder MG, weil hier

die Nachfragemenge ihren Erwartungen nicht entsprach oder weil sie in Düsseldorf mehr Nachfrage zur Auslastung ihrer Flugzeuge zu generieren vermochten. Heute fliegt von MG nur noch in den Sommermonaten eine einzige polnische Fluglinie 1 bis 2-mal in der Woche unregelmäßig ab, u. a. nach Heringsdorf.

Wahrheitswidrig schreibt die Flughafen Düsseldorf GmbH in ihrem Antrag für die Genehmigung eines Flughafensystems vom 5. 8. 2003: „Nach Fertigstellung der A 44-Flughafenbrücke über den Rhein ist eine verstärkte Tendenz zur Nutzung des Flughafens MG durch Passagiere aus dem Großraum Düsseldorf festzustellen. Etwa 30 % der Passagiere des Flughafens MG kommen gegenwärtig aus dem Ballungsgebiet der rechten Rheinseite“. In Wirklichkeit setzte genau eine umgekehrte Entwicklung ein. Der Flughafen Düsseldorf ist vom Niederrhein seitdem noch bequemer und schneller erreichbar. In Folge der Freigabe der Flughafenbrücke hat 2003 mit Air Berlin auch die letzte Airline MG verlassen.

MG ist von drei etablierten Flughäfen mit 15 Billig-Airlines umzingelt. Die Einzugsgebiete, die so genannten Catchment Areas, überschneiden sich. Die FGMG legt als Maßstab für ihre Berechnungen einen Radius von 50 km zugrunde, obwohl heute für Billigflieger allgemein 150 km (Fahrzeit von rd. 1,5 Std. Zug bzw. 2 Std. Kfz) der anerkannte Maßstab ist. Bei Prognosen muss zudem darauf geachtet werden, dass die Überschneidungen der einzelnen Radien nicht zu einer Mehrfachbewertung des Bedarfs führen, was die FGMG bei ihrem Antrag offensichtlich nicht berücksichtigt hat. Jeder Flughafen in dieser Region nimmt nämlich ungeachtet der Schnittmengen in den Radien den Bedarf innerhalb seines Radius als Bedarf für sich in Anspruch. So wird eine künstlich aufgeblähte Nachfragemenge erzeugt, die der Realität nicht entspricht. Insbesondere ist es aber nicht legitim, die Luftverkehrsnachfrage (im Jahre 2015) für sich zu reklamieren ohne gleichzeitig nachzuweisen, wie man diese Nachfrage in MG erfolgreich an sich binden will.

Aufgrund welcher Maßnahmen soll der zurzeit aufgeteilte Kuchen der Luftverkehrsnachfrage (= Einzugsgebiet) am schon lange verwaisten VLPMG in 10 Jahren urplötzlich neue Abnehmer finden? Auf diese Frage hat die Antragstellerin im Erörterungstermin mehrmals eine Antwort verweigert. **Auch konnte die FGMG im Erörterungstermin keine einzige Flughafengesellschaft nennen, die bereit wäre, einzelne Flüge nach MG zu verlagern.** Die Airlines konzentrieren sich entweder auf Düsseldorf oder wandern direkt an andere Standorte ab.

Unabhängigen Studien (McKinsey, Booz Allen Hamilton) zufolge wird es in den kommenden Jahren zu einer drastischen Konsolidierung des Billigfliegermarktes kommen. Dies hat einen gewaltigen Preisdruck auf die Flughäfen zur Folge, die in scharfer Konkurrenz um die Airlines stehen. Ein positiver „Return on Investment“ für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach ist mehr als zweifelhaft.

Die FGMG hat auch im Erörterungstermin keine schlüssigen und nachprüfbaren Zahlen für die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Flugplatzes vorlegen können. Der Bedarf für die beantragte Bahnlänge wurde an keiner Stelle nachgewiesen. Ebenso wenig wurde der Bedarf für die Zulassung der Code Letter D-Flugzeuge (bis 52 m Spannweite) und die Umwandlung des VLPMG in einen Verkehrsflughafen nachgewiesen. Die Antragstellerin ist vielmehr nach dem Motto verfahren, „erst mal viel beantragen und dann sehen, was noch übrig bleibt“. Diese Strategie ist aus den zeitlich nachfolgenden Anträgen zu erkennen: erst erfolgte der Antrag auf Einrichtung eines „Flughafensystems“ (2003), dann erfolgte der Antrag auf Ausbau des VLPMG (2004), und 2005 folgte der Antrag auf Erhöhung der Stundeneckwerte für Düsseldorf sowie die Diskussion über die Bahnverlängerung in Düsseldorf. So viel Bedarf auf einmal kann es in dieser Region gar nicht geben. Sollten alle

diese Anträge genehmigt werden, wird ein Überangebot geschaffen. **Dies bestätigt indirekt auch eine Pressemeldung der Flughafengesellschaft Düsseldorf vom Juni 2005, wonach sie noch in diesem Jahr auf die Aufhebung der Stundeneckwerte hofft und damit ab 2006 ein Viertel mehr Flugbewegungen abfertigen könnte. Mit einer Sloterweiterung für Düsseldorf erübrigt sich aber MG als Entlastungsplatz.**

Der Antrag auf Erhöhung der Stundeneckwerte des Flughafens Düsseldorf fand im Übrigen keinerlei Niederschlag im Erörterungstermin. Wegen des Zusammenhanges hätte dies aber sowohl bezüglich der Flugsicherheit (erhöhter Kreuzungsverkehr) als auch bezüglich des beantragten Flughafensystems erörtert werden müssen.

Der Antrag der FGMG beinhaltet lediglich eine reine Angebotsplanung. **Die vorgelegte Prognose von Prof. Wolf, Gutachter der FGMG, ist angebots- und nicht nachfrageorientiert und damit für die Ausbaubegründung im Zuge der Planfeststellung unzulässig.** Die angegebenen relativen Zuwächse sind nicht nachvollziehbar und damit unbrauchbar. Auf Nachfrage räumte Prof. Wolf schließlich ein, dass aufgrund der bestehenden schwachen Datenbasis nicht alle Aspekte in dem Gutachten Berücksichtigung finden konnten. Eine deutlich positive Entwicklungsmöglichkeit des VLPMG, die ständig vorgetragen wurde, ist nicht erkennbar. **Die Menschen fliegen nicht mehr, nur weil ein Flughafen mehr gebaut wird. Es findet lediglich eine Umverteilung der Flugbewegungen statt, und dies richtet sich nach dem Preissegment des Fluges und nach der Erreichbarkeit des Flugplatzes.** Alle Einwender, die dem Erörterungstermin folgten, hatten für sich den Eindruck, Herr Dr. Wolf habe die Prognose nicht auf objektiven Kriterien, sondern auf dem Wunschenken der beauftragenden und antragstellenden FGMG aufgebaut. Ein solches Vorgehen macht das Gutachten unglaubwürdig! Das Defizit bei dem Gutachten von Prof. Wolf besteht auch darin, dass er nicht in der Lage war zu beweisen, wie die in der von der FGMG beanspruchten „catchment area“ im Jahr 2015 errechnete Luftverkehrsnachfrage an diesen Flugplatz gebunden werden wird. Die vorgelegte Prognose ist deshalb ungeeignet, einen Ausbau des VLPMG zu rechtfertigen.

Im Übrigen zeigt auch das verwendete Zahlenmaterial, dass hier keine ernsthafte Nachfrageprognose vorgelegt wurde. Die Grundlage für die Planung war eine Fluggastbefragung aus dem Jahre 1998. Keine Bank würde in der freien Wirtschaft auf so einer Basis die Finanzierung leisten. Nach der 2007 in Kraft tretenden Basel II Direktive dürfte sie es nicht einmal.

Wo eine Angebotsplanung hinführt, zeigt in der Realität die Entwicklung am Dortmunder Flughafen. Mit der Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2000 Meter vor einigen Jahren wurde der Flugplatz Dortmund wie angekündigt und prognostiziert keinesfalls wettbewerbsfähiger, obwohl er einwohnermäßig ein viel größeres Einzugsgebiet als MG hat und Konkurrenzflughäfen viel weiter entfernt liegen. Im Juni 2005 teilte die Flughafen Dortmund GmbH mit, dass der Flughafen **in 2004 bei 1,2 Mio. Jahrespassagieren mit einem Rekordverlust von 28,5 Millionen Euro abgeschlossen** hat. Diese Fakten sind eindeutig. So sieht die Realität in Nordrhein-Westfalen aus.

Ähnlich wie in MG hat auch in Augsburg der Linienverkehr (Denim Air) seine Aktivitäten Mitte Mai 2005 eingestellt – und hat die dortige Flughafengesellschaft einen Monat später einen Konkursantrag gestellt. Das gleiche Schicksal wäre MG schon längst passiert, wenn die seit Jahren anhaltenden Verluste nicht durch Dritte getragen würden (Flughafengesellschaft Düsseldorf). Nach dem mit der Düsseldorfer Flughafengesellschaft abgeschlossenen Vertrag müsste ab 2010 das Defizit durch Quersubventionen aus den

Einnahmen der NVV aus Energie und ÖPNV übernommen werden. Dies stände im Widerspruch zum EU-Subventionskodex.

Manche Verkehrspolitiker in Düsseldorf hoffen trotzdem weiterhin, das Wachstum der Luftverkehrsnachfrage an die eigene enge Region zu binden und die Kapazitätsprobleme des Rhein-Ruhr-Airports Düsseldorf durch eine Verschiebung nach Mönchengladbach zu lösen. Dem haben Luftfahrtexperten stets widersprochen. Während eines Hearings im Düsseldorfer Landtag 1983 (Verlagerung der Schwarzmeerverkehre von Düsseldorf nach Köln/Bonn) haben Juristen und Veranstalter Verlagerungen heftig widersprochen. **Airlines seien nicht von Flughafen-, einer Regierungsseite oder von Anwohnern aus zu bewegen, sondern orientierten sich ausschließlich am Markt, d. h. an der Nachfrage – bzw. da, wo eine Maximierung der Nachfrage am einfachsten möglich ist.** Diese Einschätzung teilt auch Prof. Beder in seinem Gutachten (Zwischenbericht über die Umsetzung der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 vom Februar 2005): “Weder verordnete Kooperationsaufträge an Flughäfen noch ordnungspolitische Eingriffe der Verkehrspolitik in einen liberalisierten Luftverkehrsmarkt sind geeignet, Infrastrukturprobleme des Luftverkehrs zu lösen. **Kooperationen sind auch kein Mittel, um damit Verkehrsverteilungen und Verkehrsverlagerungen zu erreichen:** Eine grundsätzliche Änderung der Situation wäre nur mit einer völlig anderen Luftverkehrspolitik der EU denkbar, die aber dann Elemente der Regulierung und Planwirtschaft enthalten müsste. Diese andere Luftverkehrspolitik ist nicht zu erwarten. Die Flughäfen in Nordrhein-Westfalen werden sich in erster Linie nach marktwirtschaftlichen Regeln im Wettbewerb untereinander behaupten und entwickeln müssen.“

Auch Bernd Hünermann/NRW-Verkehrsministerium musste sich in seinem Bericht über den “Maßnahmenkatalog zur Förderung des Luftverkehrs am Flughafen Köln/Bonn“ dieser Erkenntnis beugen: „...konnte nicht verhindert werden, dass Fluggesellschaften wie Air Canada, Japan Airlines oder American Airlines nach Düsseldorf gingen und nicht – wie gewünscht – nach Köln/Bonn“.

Es verwundert deshalb nicht, dass die Kooperation von MG mit Düsseldorf nichts gebracht hat. **Freiwillig will keine Fluggesellschaft nach MG, selbst wenn die Fluggesellschaft geeignetes Fluggerät für die kurze Start- und Landebahn in MG besitzt und fliegt. Woher soll also die Nachfrage kommen?**

Am Niederrhein setzten sich von den Kommunen und Kreisen lediglich die Stadt MG aktiv für den Ausbau ein. Dies liegt zum einen daran, dass durch die neue geplante und verlängerte Start- und Landebahn keine Bürger von MG, sondern ausschließlich Bürger der Kreise Viersen und des Rhein-Kreis Neuss durch Fluglärm belästigt würden. Der VLPMG liegt aus Sicht der Stadt MG besonders günstig, nämlich am äußersten Stadtrand. Außerdem schätzt MG die ökonomischen Entwicklungschancen des Flugplatzes MG völlig falsch ein. Der Kreis Kleve favorisiert ebenso wie der Kreis Viersen den Ausbau des Verkehrsflughafens Weeze. Für den Kreis Wesel liegen sowohl der Flughafen Düsseldorf als auch der Airport Weeze wesentlich günstiger als der VLPMG. Und die Unternehmer und Bürger der Stadt Krefeld erreichen den Flughafen Düsseldorf über die neue A 44-Brücke in 10 – 15 Minuten. Sie sind dort schneller als am VLPMG. Mit Weeze und Düsseldorf ist der Niederrhein bereits heute hervorragend an den internationalen Flugverkehr angeschlossen. Krefelds Oberbürgermeister Gregor Kathstede hat sich deshalb ebenfalls für den Airport Niederrhein in Weeze ausgesprochen. **Ein zusätzlicher Bedarf für die Region Niederrhein neben Düsseldorf und Weeze besteht somit nicht!**

Von den Kommunen und Einwendern wurde auch kritisiert, dass weder alternative Möglichkeiten der Bedarfsdeckung im regionalen Zusammenhang noch Ausbaualternativen am vorhandenen Standort hinreichend geprüft und bewertet wurden.

So blieben freie Kapazitäten insbesondere an den Flugplätzen Weeze und Köln/Bonn, sowie teilweise Düsseldorf unberücksichtigt. Auch eine Kooperation der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn könnte Synergieeffekte bewirken und noch nicht genutzte Kapazitäten ausnutzen. Eine Notwendigkeit zum Ausbau des VLPMG bleibt auch insoweit zweifelhaft.

Nicht zuletzt bringt eine Infrastrukturpolitik, die nicht auf die Auslastung bereits vorhandener Kapazitäten setzt, die unter Überkapazitäten leidenden Verkehrsflughäfen in eine wirtschaftlich schwierige Situation. Gerade in Nordrhein-Westfalen mit seiner sehr hohen Flughafendichte führt dies zwangsläufig zu einer „Kannibalisierung“ der Nachfrage-Volumina. Eine Entwicklung hin zu noch mehr Flughafenkapazitäten in Nordrhein-Westfalen führt auch dazu, dass die Flughafengesellschaften heute die Verkehrsflughäfen gegeneinander auszuspielen versuchen.

Das Argument der Antragstellerin, wenn es keine Nachfrage für MG gäbe und keine Fluglinien ab MG starten wollen, dann brauchten die Anwohner doch gar keine Angst zu haben, zeugt von Hilflosigkeit und vor allem Ignoranz gegenüber den Sorgen der Nachbarn und wurde im Erörterungstermin als kaltherzig und unökonomisch bewertet und als die Ökologie nicht berücksichtigend. Dazu wurde vorgetragen und gefragt: „Ist es wirklich vertretbar, die Ängste und Sorgen der Bürger um ihre Gesundheit, ihr Eigentum, die Zukunft ihrer Kinder einfach beiseite zu schieben?“ Gestandene Männer haben während des Erörterungstermins vor dem Mikrophon geweint! Landwirte berichteten, dass ihnen bereits die Enteignung angedroht worden war – womit die kritische Mindestmenge an Ackerfläche für einen wirtschaftlichen Betrieb unterschritten worden wäre! Ist es wirklich vertretbar, mehrere hundert Millionen Euro unnötig zu verbauen? Ist es wirklich vertretbar, wertvolle Natur- und Landschaftsschutzgebiete unwiderruflich für einen nicht vorhandenen Ausbaubedarf mit Asphalt zu versiegeln?

2. Der Flugplatz MG als Jobmaschine für die Region?

Prof. Hamm von der Niederrheinischen Fachhochschule in Krefeld hat eine Prognose über die Arbeitsmarkteffekte eines ausgebauten Flugplatzes in MG für die Region abgegeben. Daraus ziehen die Befürworter des Ausbaus jedoch falsche Schlüsse. Prof. Hamm stellte auf Nachfrage klar, Grundlage für seine Prognose sind die Vorgaben der FGMG, wonach im Jahre 2015 2,7 Mio. Passagiere ab MG abfliegen werden. Ob dies tatsächlich so sein wird, könne er nicht beurteilen, und dies zu überprüfen sei auch nicht seine Aufgabe gewesen. Wird diese Zahl nicht oder nur teilweise erreicht, dann stimmt selbstverständlich auch seine Prognose über die künftigen zusätzlichen Arbeitsplätze nicht.

Würden die zugrunde gelegten 2,7 Mio. Passagiere nicht in MG, sondern vom nur 15 km entfernt gelegenen Flughafen Düsseldorf abfliegen, betonte Prof. Hamm, so würden die gleichen positiven Effekte für den regionalen Arbeitsmarkt auftreten mit Ausnahme der Arbeitsplätze, die unmittelbar an den Flughafen selbst gebunden sind. Prof. Hamms Prognose bezüglich der Arbeitsplatzzahlen ist also grundsätzlich nicht vom Ausbau des Flugplatzes MG abhängig.

Prof. Hamm hat seine Prognose im Übrigen nicht auf der Basis von 2,7 Mio. Passagieren aufgebaut, sondern geht von 3 Mio. Passagieren aus. Außerdem setzt er voraus, dass es in Düsseldorf bei einem Einbahnbetrieb bleibt. Unter diesen Voraussetzungen könnte im Umfeld des Flugplatzes MG eine Mitarbeiterzahl von bis zu 2994 erreicht werden.

Bisher hat jedoch der VLPMG nur sehr geringe, kaum spürbare positive regionalwirtschaftliche Impulse für den Strukturwandel der Wirtschaft erbracht. Die Flughafengesellschaft MG selbst beschäftigt zurzeit gerade einmal rd. 30 Personen.

Die vorgenommene Marktabgrenzung beschränkt sich letztlich nur auf Vermutungen, ohne dass ein Nachweis des zukünftigen Originäraufkommens aus dem Aufkommensbereich des VLPMG erbracht wird. Dabei ist auch festzustellen, dass die benachbarten Konkurrenzflughäfen (Niederrhein in Weeze, Maastricht/Aachen, Lüttich und Eindhoven) **hingegen** in der Konkurrenzanalyse nicht betrachtet werden. **Insbesondere verwundert sehr, dass die Alternative zum VLPMG, nämlich der Airport Niederrhein in Weeze, in den ursprünglichen Antragsunterlagen der Antragstellerin völlig unberücksichtigt geblieben ist.** Dies ist ein eklatanter Mangel in den Antragsunterlagen. Damit sind die Antragsunterlagen unvollständig. Erst nachträglich erfuhren die Einwender am 19. Mai 2005, dass es bereits seit mehreren Monaten ein entsprechendes Ergänzungsgutachten gab. Die Bezirksregierung Düsseldorf hatte dies jedoch weder an die Kommunen noch an die Bürgerinitiativen weitergegeben, so dass eine Vorbereitung auf dieses Gutachten vor dem Erörterungstermin nicht möglich war.

Im Gegensatz zu MG kann der Airport Niederrhein in Weeze künftig wesentlich wirksamer wichtige Funktionen für die Wirtschaftsentwicklung sowie die Standort- und Strukturverbesserung des Wirtschaftsraumes Niederrhein wahrnehmen. Er liegt, was entscheidend ist, wesentlich weiter entfernt vom sog. Verkehrsschatten des Flughafens Düsseldorf und besitzt bereits heute eine Start- und Landebahn von ca. 3 km Länge.

Sachverständige kritisierten allerdings Prof. Hamm, er habe unberücksichtigt gelassen, dass mit dem Ausbau des Flugplatzes auch teilweise Arbeitsplätze verloren gehen, z. B. in der Landwirtschaft, in der Wohnbauwirtschaft (es würde weniger gebaut), im Einzelhandel (es würden mehr Bürger weg- als hinziehen), im Freizeitgewerbe (Schlossfestspiele Neersen) oder in der Gastronomie, weil z. B. Biergärten geschlossen bleiben müssen. Auch habe er die Zahl der Arbeitsplätze pro 1 Mio. Passagiere zu hoch angesetzt. Die Erfahrungen an den anderen deutschen Flughäfen zeigten, dass die alte Faustformel, pro 1 Mio. Passagiere würden 1000 Arbeitsplätze generiert, nicht in allen Flughafenkategorien gleichermaßen gilt. Bei einem „start-up“-Flugplatz läge diese Zahl eher bei 500. Düsseldorf hat z. B. im Jahr 2004 zwar eine Mio. mehr Passagiere bedient, aber nur 30 Mitarbeiter zusätzlich neu eingestellt. Nicht zuletzt verliert die Region auch Kaufkraft, wenn Bürger mit den low cost carriern zum Einkaufen in weiter entfernt liegende Zentren fliegen. Auch dies müsse berücksichtigt werden. **Gerade weil der Flughafen Düsseldorf so nah liegt, kann selbst ein ausgebauter VLPMG nie eine echte Jobmaschine für den Niederrhein werden.**

Während sich die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve sowie die Niederländische Kamer van Koophandel voor Limburg-Nord en Centraal Gelderland nach einer aktuellen Umfrage aus dem Jahr 2005 für den Flughafenstandort Weeze einsetzen, befürwortet die Industrie- und Handelskammer Niederrhein in Krefeld den Ausbau in MG massiv. Welchen Wert die Aussage der Krefelder IHK hat, zeigt der nachfolgende Sachverhalt: In ihrer **Umfrage von 2001 hat die IHK Niederrhein in Krefeld** z. B. nicht gefragt, ob die Unternehmen ihres Bezirks neben dem bestehenden Flughafen

Düsseldorf zusätzlich den Flugplatz MG benötigen. Vielmehr hat sie in ihrer Umfrage gefragt: „Welcher der beiden nahe gelegenen Flughäfen – Düsseldorf oder Mönchengladbach – besitzt für Sie die größere Bedeutung?“ (siehe Schriftenreihe der IHK Niederrhein Nr. 68/2001). Zu beachten ist dabei, dass die Umfrage vor der Freigabe der Flughafenbrücke über den Rhein (A 44) erfolgte! Rd. 80 % der angefragten Mitglieder der IHK Krefeld haben auf diese Umfrage nicht geantwortet! **Die Verwendung einer solchen Umfrage als Erklärung für ein Wirtschaftswachstums kann nur als unseriös eingestuft werden.** Und den eingegangenen Antworten ist zu entnehmen, dass rd. 80 % der Unternehmen den VLPMG nicht benutzen.

Im Gegensatz dazu erklärte Gerd Zenses, verantwortlicher **Wirtschaftsförderer der Stadt Willich**, im Willicher Gewerbe- und Industriegebiet Münchheide konnten in den letzten zwanzig Jahren rd. 7000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden, u. a. allein mit über vierzig Firmen aus dem ostasiatischen Raum. **Dank der hervorragenden Anbindung an den Flughafen Düsseldorf sei der Ausbau des Flugplatzes MG für den Niederrhein überflüssig. Der Ausbau würde keine Verbesserung für den attraktiven Wirtschaftsstandort Niederrhein bringen.** Im Gegensatz dazu vermochte Hans-Wilhelm Laumanns vom Förderverein für den Ausbau des VLPMG auf die Frage, ob in MG bereits einmal eine Betriebsansiedlung wegen des fehlenden Ausbaus des VLPMG gescheitert sei, keine Antwort zu geben. Keine Antwort ist auch eine Antwort!

3. „Flughafensystem“ Düsseldorf/MG

Die Antragsunterlagen der Antragstellerin verschleiern die wahren Absichten der Flughafengesellschaften Düsseldorf und Mönchengladbach. Die FGMG ist zwar Antragstellerin für dieses Verfahren. Da die Düsseldorfer Flughafen GmbH Mehrheitseigner der FGMG ist, steht natürlich auch sie hinter diesem Antrag. **In den Antragsunterlagen steht kein Wort, dass mit dem Ausbau des VLPMG das eigentliche, das entscheidende Ziel verfolgt wird, ein „Flughafensystem“ zwischen Düsseldorf und MG nach der EU-Verordnung 2408/92 zu bilden.** Ein entsprechender Antrag wurde von der Flughafen Düsseldorf GmbH am 05.08.2003 gestellt. Diesem Antrag hat sich die FGMG mit einem (!) Seite umfassenden Schreiben vom 08.08.2003 angeschlossen.

Ein „Flughafensystem“ besteht gemäß dieser Verordnung aus zwei oder mehr Flughäfen, die als **Einheit** dieselbe Stadt oder dasselbe Ballungsgebiet bedienen. Solche Flughafensysteme existieren in Europa bereits z. B. in Paris, London, Rom, und in Deutschland in Berlin/ Brandenburg mit den Flughäfen Tegel, Schönefeld und Tempelhof (Anm.: ohne dass dort jemals Verkehrsverlagerungen vorgenommen worden wären).

Ziel eines Flughafensystems ist also die Schaffung einer juristischen Möglichkeit zur Verlagerung von Verkehren. Offensichtlich besteht nur mit Hilfe dieses Flughafensystems, also mit einem ordnungspolitischen Eingriff in die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs, eine Chance, Flugverkehre von Düsseldorf nach MG gegen den Willen einzelner Fluggesellschaften zu verlagern.

Im Erörterungstermin haben die Flughafengegner erst in der dritten Woche nach ständigen Nachfragen vom Geschäftsführer, Herrn Zerbe, erfahren, dass Düsseldorf und MG bereits im Jahre 2003 ein Flughafensystem beantragt haben, über das die EU-Kommission zu entscheiden hat.

Matthias C. Tümpel, offizieller Berater der Antragstellerin im PFV und Mitglied des Vorstandes der Flughafengesellschaft Düsseldorf von 1990 bis 2003, bestätigte in seinem Wortbeitrag vom 30. Juni 2005, dass der beantragte Neubau einer verlängerten Start- und Landebahn dem Ziel dient, ein Flughafensystem einzurichten. Tümpel wörtlich: „Das Entscheidende ist doch, dass hier zwei Flughäfen (*betr. Mailand – Mailand Linate/Malpensa als Vorlage für DUS International/MG*) vorlagen, die auf ein gleichwertiges Landebahnsystem abstellen konnten. Deshalb konnten die Verkehre, die verteilt werden sollten, auch wirklich verteilt werden. **Deshalb ist dieser Antrag auf eine Startbahnverlängerung da**, dass erst einmal die Voraussetzungen dafür geschaffen werden müssen, dass eine entsprechende Verteilung vorgenommen werden könnte.“

Wenige Tage nach dem Erörterungstermin erhielten die Ausbaugegner Kenntnis von einem Brief der Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 59 - vom 27.11.2003 - Aktenzeichen 59.11.14-11 **MG Bahnverl** - an das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung NRW. Dieses Dezernat ist verantwortlich für das Planfeststellungsverfahren und entscheidet auch über den Planfeststellungsbeschluss. Der Hauptdezernent dieses Dezernats ist Lt. Regierungsdirektor Ulrich Marten. Seine Sachbearbeiterin ist Frau Schäfer, die ebenfalls am Erörterungstermin teilgenommen hat und die Lt. Herrn Marten an der Entscheidung im Planfeststellungsverfahren mitwirkt. **In diesem Schreiben**, das von Frau Schäfer bearbeitet worden ist, **steht, dass der Antrag auf Errichtung eines Flughafensystems und der Ausbau des Flugplatzes befürwortet werden. Die Bezirksregierung und insbesondere die dort handelnden und entscheidenden Personen in diesem Planfeststellungsverfahren wussten also bereits seit 2003 von dem Antrag auf Genehmigung eines Flughafensystems und akzeptierten trotzdem, dass in den Antragsunterlagen vom Februar 2004 , also einige Monate später, für das Planfeststellungsverfahren dieser Antrag verschwiegen wird.** Auch auf die konkrete Frage von Herrn Mischke vom 02.06.2005, welche Konsequenzen die Bezirksregierung ziehe

- a) aus dem Verhalten der Antragstellerin und
 - b) dem Verschweigen dieses Antrages für das Planfeststellungsverfahren,
- gaben die Vertreter der Bezirksregierung keine Antwort. Das sagt alles!!

Gleichwohl hat auch ein Flughafensystem Probleme: Nach den allgemeinen Prinzipien des Gemeinschaftsrechtes müssen Verkehrsverlagerungen innerhalb eines Flughafensystems

- a) transparent gemacht werden,
- b) verhältnismäßig sein und
- c) dürfen nicht in diskriminierender Weise erfolgen, d.h. sie müssen
- d) jeweils gerichtlich nachprüfbar sein,

weshalb die gewünschte Zielprojektion mit dem Instrument eines Flughafensystems auch nicht ganz einfach zu erreichen sein wird. Deshalb können Fluglinien bei fast gleich langen Start- und Landebahnen von einem Flugplatz auf den anderen gegen ihren Willen etwas leichter verschoben werden.

Es gibt also einen unmittelbarer Kausal-Zusammenhang zwischen dem Antrag auf Genehmigung eines Flughafensystems und dem beantragten Ausbau des Flugplatzes MG.

Im Flughafensystem müssen Aufteilungskriterien dargelegt werden u. a. nach Anzahl der Flugbewegungen, nach Verkehrssegmenten, nach Zielen und nach Verkehrsfunktionen. Insbesondere hätten z. B. die Pläne, Annahmen und Prognosen im Hinblick auf die Art des Flugverkehrs, z.B. mehr Personen- oder Frachtverkehr, mehr Linien-, Geschäftsreise- oder Tourismusverkehr in MG, auf den voraussichtlichen Einsatz des Fluggeräts, kleinere oder

größere Maschinen, leise oder lautere Flugzeuge, und zeitliche Auslastung, z.B. Nachtflugverkehr in MG, oder z.B. low cost carrier erläutert werden müssen. Es hätten auch schon einmal Überlegungen angestellt und Vorgespräche geführt werden müssen, welche Fluggesellschaften nach MG verlagert werden können oder sollen. Durch die nicht freiwillige, sondern zwangsweise Verlagerung von Fluggesellschaften mit ihrem Fluggerät nach MG entsteht demnach ein anderer Flugzeugmix als in den Antragsunterlagen angegeben. Das bedeutet, dass dann teilweise andere Flugzeugtypen starten, als der Prognose zugrunde gelegt worden sind. Alle Einzelheiten zu diesen Plänen hätte die Antragstellerin in den Antragsunterlagen z. B. unter den Stichworten „Beschreibung des Vorhabens“, „Bedarfsbegründung“ oder „Prognosen“ zwingend aufführen müssen. Die Ausbaupläne hätten damit teilweise anders begründet werden müssen. Damit hätten sich aber auch die Vorgaben für alle Gutachter geändert. Dies hätte sich sowohl auf die Gutachten zur Lärmbelastung, zu den Immissionen, zu den Gesundheits- und Umweltbelastungen als auch auf die wirtschaftlichen Perspektiven ausgewirkt. **Jedenfalls würde bei einem Flughafensystem der Luftverkehr in MG keinesfalls so abgefertigt, wie er der vorliegenden Prognose bis zum Jahr 2015 zugrunde gelegt worden ist.**

Die FGMG wurde deshalb im Erörterungstermin mehrmals aufgefordert, entweder

- a) diese Zahlen noch im Erörterungstermin zu liefern oder
- b) den Antrag auf Genehmigung eines Flughafensystems sofort zurückzuziehen.

Beides ist unterblieben, obwohl z. B. im Antrag vom 05.08.2003 behauptet wird: „Auch ist für die Zukunft eine klare Aufgabenzuweisung zwischen den beiden Flughäfen angedacht, um so unterschiedliche Marktsegmente bedienen zu können.“

Die Zahlen hätten den Einwendern einen Abgleich auf Plausibilität der vorgelegten Daten ermöglicht. Diese Zahlen wurden jedoch nicht genannt. Ebenso wurde der Antrag auf Genehmigung des Flughafensystems nicht zurückgezogen, obwohl der Vertreter des Flughafens Düsseldorf, Herr Dr. Edmund Krieger, am 30. Juni im Erörterungstermin erklärte, der Antrag ruhe, er bringe nichts.

Sowohl Rechtsanwalt Sommer aus Berlin, der Rechtsvertreter von Airpeace, als auch Frau Schwerdtfeger, Justiziarin der Stadt Willich, erklärten zur rechtlichen Bewertung, dass das Verschweigen des angestrebten Flughafensystems ein ernsthafter Verfahrensmangel sei. Sobald dieser Verfahrensmangel der Bezirksregierung bekannt war, hätte aufgrund der Anstoßwirkung ein neues Planfeststellungsverfahren - eben diese Tatsache des Flughafensystems innehabend – betrieben werden müssen. Die Einwender konnten sich nicht auf einen Luftverkehr in einem Flughafensystem einstellen und hatten keine Chance, hierzu Stellung zu nehmen. Das Planfeststellungsverfahren sei somit fehlerhaft.

4. Flugsicherheit

Nach den Vorgaben für den Luftverkehr im § 28 (4) Landesentwicklungsprogramm (LePro) sind u. a. der Raumbedarf von Flugplätzen, die sich aus der Sicherung des Luftverkehrs ergebenden Baubeschränkungen und die bauliche Entwicklung in der Umgebung von Flugplätzen so aufeinander abzustimmen, dass sowohl die Sicherheit des Luftverkehrs als auch ein ausreichender Schutz der Bevölkerung gegen die Auswirkungen des Flugbetriebes gewährleistet sind. Eine Vereinbarkeit der Ausbaupläne der Antragstellerin ist mit dieser Zielvorgabe nicht ersichtlich. Ganz im Gegenteil!

Die Überlagerung der Luftverkehre von/zum Flughafen Düsseldorf sowie von/zum VLPMG ist mit ihren Konsequenzen von der Antragstellerin nicht hinreichend in die Konfliktanalyse eingestellt worden. Die räumlich enge Beziehung zum internationalen Verkehrsflughafen Düsseldorf **und** die unterschiedlich ausgerichteten Start- und Landebahnen ergeben an vielen Stellen sog. Luftkreuze, das heißt Punkte, an denen sich zwei oder auch mehrere Luftverkehrsstraßen kreuzen bzw. ineinander übergehen (Wirbelschlepp-Problem). Diese haben zumindest bei Nord- und Ostwind (lt. Dipl. Ing. Jürgen Nägeler 30,6%-Anteil, dies bedeutet Kollisionsgefahr bei Starts bzw. Landungen) eine Einschränkung der abzuwickelnden Flugverkehre und/oder eine Beeinträchtigung der allgemeinen Flugsicherung zur Folge. **Ein Gutachter bestätigte, dass deshalb für die Anlieger das Absturzrisiko beim MG-Flugplatz 200-fach höher läge als am Frankfurter Airport. Nach den von der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH errechneten Werten müssten zudem in den Niederlanden nach dem dort strengeren Recht bei dem beantragten Ausbau des VLPMG rd.8.150 Menschen umgesiedelt werden** (siehe Gutachten Faulenbach da Costa, fdc Airport Consulting & Partners).

In diesem Zusammenhang spielt die sog. Prioritätenregelung eine wichtige Rolle, also die Frage, welchem Flugverkehr im Konfliktfalle der Vorrang einzuräumen ist. Dazu hat der damalige **Ministerpräsident Steinbrück** an den Vorsitzenden des Fördervereins für den Ausbau des VLPMG am 31. Juli 2003 u. a. mitgeteilt: „Wegen der komplizierten Lage zum Flughafen Düsseldorf und der damit verbundenen Überschneidung der An- und Abflugrouten ist dies allerdings nicht unproblematisch. **Die besondere Bedeutung des Flughafens Düsseldorf als internationale Luftverkehrsscheibe macht eine Prioritätenregelung zugunsten des dortigen an- und abfließenden Verkehrs aus Sicht des Bundes und der Landesregierung unumgänglich.**“ Auch nach Schreiben der Deutschen Flugsicherung und des Bundesministers für Verkehr besteht die Prioritätenregelung uneingeschränkt weiter.

Die Flugzeuge des VLPMG werden also im Konkurrenzfalle aus Sicherheitsgründen immer warten müssen, wenn in Düsseldorf noch Flugzeuge landen, bevor sie selbst abfliegen können, oder sie müssen bis zur frei gegebenen Landung kreisen. Welche Flugverkehrsgesellschaft will unter diesen Umständen nach MG gehen und insbesondere in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend Einschränkungen in Kauf nehmen?

Vertreter der Deutschen Flugsicherung haben zwar ausgesagt, dies alles wäre regelbar. Dagegen hat der **anerkannte Flugsicherheitsexperte Wolfgang Drejack, ehemaliger Betriebsleiter an der Flugverkehrskontrollstelle der Bundesanstalt für Flugsicherung** und im Auftrag der Bundesregierung ab 1990 für drei Jahre Betriebsleiter der Flugsicherungskontrollstelle Berlin mit der Zuständigkeit für den Luftraum des Beitrittsgebiet in den damals neuen Bundesländern sowie vom Landesverkehrsminister NRW berufenes Mitglied in die Kommission nach § 32 b LuftVG für die Flughäfen Düsseldorf, Münster-Osnabrück, Paderborn-Lippstadt und Essen-Mülheim, im Erörterungstermin u. a. wörtlich ausgeführt: „**Der Aussage, wonach die Koordination in der Region MG/Düsseldorf als ein lösbares, technisches Problem anzusehen sei, muss widersprochen werden, sie ist – insbesondere vor dem Hintergrund der für 2015 prognostizierten Verkehrszahlen für MG von über 100.000 Flugbewegungen, davon nahezu 30.000 Bewegungen nach Instrumentenflugregeln (IFR) in den verkehrsreichsten sechs Monaten – völlig unzutreffend. Ihr fehlt jeglicher Realitätsbezug. Bei einer starken Abhängigkeit und erforderlichen Abstimmung müssen Prioritäten dergestalt gesetzt werden, dass der IFR-Flugbetrieb MG dem des Flughafens Düsseldorf nachgeordnet wird. Das für MG prognostizierte Verkehrsaufkommen lässt sich mit administrativen Regelungen wie**

Prioritätenfestlegung, Absprachen und „Zeitfenstern“ nicht realisieren.“ Weiterhin führte er aus, dass die Ausrichtung der Start-/Landesysteme bzw. die daraus resultierenden Kreuzungsbereiche der jeweiligen Ab-/Anflugstrecken eine optimale Ausgestaltung Lärm mindernder Ab-/Anflugstrecken vom/zum VLPMG und die Anwendung gängiger Lärminderungsverfahren sowohl bei Ab- als auch Anflug von/zum VLPMG ausschließen!!!

Auf Nachfrage konnten die Vertreter der Deutschen Flugsicherung und die Antragstellerin keine Flughafenszenarie benennen, an der weltweit eine vergleichbare Situation verschiedener Start- und Landebahnen vorliegt und damit ein ähnliches Gefährdungspotential vorhanden ist. Letztlich erklärten die Vertreter der Deutschen Flugsicherung, dass es für Düsseldorf nicht unproblematisch ist, einen Flugplatz mit quer liegender Start- und Landebahn in unmittelbarer Nähe zu haben.

Widersprüchlich war das Verhalten der Vertreter der Deutschen Flugsicherung auch in einem anderen Punkt. Flugzeuge ab einer bestimmten Kategorie, die in Düsseldorf starten, dürfen auf der stark benutzten Fluglinie Modru 5 T (in Richtung Balearen, Nordafrika und Kanaren) den belgischen Luftraum erst in einer Höhe von 21.000 Fuß benutzen. Auf die Frage, ob dies für künftig startende Flugzeuge von MG ebenso gelte, wurde dies zuerst verneint. Auf wiederholte Nachfrage musste jedoch zugegeben werden, dass diese Aussage nur für die zur Zeit in MG startenden Fluggeräte gilt und die Rechtslage für die künftig startenden großen Maschinen (z.B. Airbus 318/320, Boing 737/757) mit den zuständigen belgischen Behörden überhaupt noch nicht besprochen, geschweige denn abgeklärt worden ist. Es ist kaum anzunehmen, dass man mit dem näher zur Grenze liegenden VLPMG entgegenkommender sein wird als mit den Starts von Düsseldorf. Bleibt Belgien bei seiner Haltung, gäbe es zugleich ein weiteres Konfliktfeld mit den Flugzeugen aus Düsseldorf auf der Linie Modru 5 T!

5. Fluglärm

Dies ist ein besonders sensibles Thema - leider nicht für die FGMG. Flughafendirektor Zerbe: „Dann müssen an den Schulen und Kindergärten eben die Fenster geschlossen bleiben.“

Das Gutachten der FGMG bezüglich des Lärms war schwer verständlich, unvollständig und nicht nachvollziehbar. Dies wurde seitens der Einwender und ihrer Gutachter eindrucksvoll belegt. Dr. Kühner, der Sachverständige der Kommunen für Lärm, erklärte, dass das von der FGMG vorgelegte Lärmgutachten nicht gesetzesgemäß sei. Insbesondere seien hier zu nennen die Verwendung eines falschen Schallpegels, einer noch nicht gesetzeskonformen Anleitung zur Fluglärmrechnung sowie die Nichtberücksichtigung von Lärmereignissen unter 55 dB(A). Im Hauptgutachten würden z. B. die für medizinische Zwecke ungeeigneten Zonen mit Leq4 berechnet. Sie sind flächenmäßig ca. 4- bis 10-mal kleiner als Leq3-Zonen. Deshalb haben der Rhein-Kreis Neuss und die Stadt Willich schriftlich beantragt, dass die Lärmschutzzonen nach Leq3 zu ermitteln und in einer topographischen Karte darzustellen sind. Auch fehle ein Summenlärmpegel. Weiterhin enthielten die fluglärmphysikalischen Gutachten schwerwiegende Fehler, was sowohl die Berechnung als auch die Umsetzung von Anforderungen aus der Rechtslage betrifft.

Es ist heute Stand der Technik, dass die Unsicherheiten von Berechnungsergebnissen quantifiziert werden. Es ist erklärte Praxis des CEN, dem europäischen Normeninstitut, dass am Beispiel der Akustik nur Normen akzeptiert werden, die es erlauben, die Unsicherheiten

zu quantifizieren. In den vorgelegten Gutachten sind dazu keine Angaben zu finden. Damit sind diese Gutachten in Bezug auf die Prüfung der durch die Lärmmediziner vorgegebenen Schwellenwerte nicht verwertbar, d. h. es kann nicht geprüft werden, ob in den um den Flugplatz liegenden Gebieten, die zum Wohnen dienen, erhebliche Belästigungen oder Beeinträchtigungen oder Gesundheitsgefahren durch Fluglärm anzunehmen sind.

Die Bewohner von Kleinenbroich und Neersen wohnen teilweise weniger als 2 km von der Mönchengladbacher Start-/Landebahn entfernt. Im Gegensatz dazu liegen die in der Nähe der Düsseldorfer Start-/Landebahn befindlichen geschlossenen Wohnsiedlungsbereiche, wie z. B. Ratingen-Tiefenbroich, Angermund oder Wittlaer weiter von der Start-/Landebahn entfernt. In dem besonders kritischen Bereich befinden sich sowohl in Korschenbroich als auch in Willich zudem mehrere Schulen und Kindergärten, verschiedene Sportanlagen und das Willicher Rathaus im Schloss Neersen sowie das 2004 eingeweihte neue Technische Rathaus.

In Korschenbroich und Willich wohnen außerdem viele Bürgerinnen und Bürger in diesem extrem kritischen Bereich, der in einem Sektor von 350 – 450 m lediglich in einer Höhe zwischen 50 und 200 m überflogen wird. Die Viersener Ortsteile Robend, Rahser und Süchteln sowie der Ortsteil Vorst von Tönisvorst werden auch noch in einer Höhe von unter 300 m überflogen.

Bewohner in den Bereichen Neuss, Dormagen und Grevenbroich sind zudem bereits heute erheblichen Flugverkehrslärm vom Flughafen Düsseldorf ausgesetzt. Lärmmessungen der abfliegenden Flugzeuge von Düsseldorf haben hier aktuell einen durchschnittlichen Maximalpegel von 67 dB(A) ergeben. Neuss-Grefrath wird bei Anflügen zur Mönchengladbacher Landesbahn im Sinkflug in weniger als 500 m Höhe überflogen werden. Die Stadt Neuss und der Rhein-Kreis Neuss haben deshalb eine kumulative Untersuchung des Lärms für diese Region gefordert.

Vertreter der Deutsche Flugsicherung erklärten z. B., dass die Anflughöhe für MG über Neersen nur ca. 170 m beträgt. Für den Bereich bis zu 250 m sind von der FGGM Lärmkenngrößen z. B. für den mittleren Maximalpegel von 80,3 und 78,6 dB(A) für Kleinenbroich und 78,8 dB(A) für Neersen westl. Ortsrand angegeben. Diese Werte wurden von den Gutachtern der Einwender jedoch kritisiert, weil sie falsch berechnet worden seien. **Auch sei der zugrunde gelegte Flugzeugmix bewusst günstig für den VLPMG zusammengestellt worden.** Die Berechnung des mittleren Maximalpegels erfolgte betroffenensschädlich, indem sie durch den Einschluss der vielen Pegel von Kleinflugzeugen bis zu 55 dB(A) herab unter die tatsächlich störenden Pegel heruntergezogen werden. Völlig ausgeblendet werden die Summationswirkungen, die sich aus der Überlagerung des Fluglärms der beiden Flughäfen Düsseldorf und MG ergeben, aber auch unter Berücksichtigung der anderen bereits vorhandenen Lärmquellen, wie z.B. Straßenlärm, Eisenbahnverkehr usw.

Auf Abweichungen von der vorgegeben „Idealroute“ wurde nicht eingegangen. Was nicht sein darf, tritt auch nicht ein.

Durch den Lärm würde auch das kulturelle Leben in Willich erheblich geschmälert. Die Freilichtbühne „Festspiele Schloss Neersen“, die als etabliert gilt und in diesem Jahr ihren 400.000 Besucher begrüßen konnte, wird ihre alljährlichen Sommerfestspiele (seit 22 Jahren) einstellen müssen. Die Festspiele Schloss Neersen sind ein wichtiger weicher Standortfaktor nicht nur für Willich, sondern für die gesamte Region. Auch andere Konzerte oder

Festivitäten, die auch heute schon in einer Vielzahl im Willicher Schlosspark, Teil der Euroga, stattfinden, würden ausfallen müssen.

Zu bedenken ist auch, dass Flugzeuge in Entfernungen von mehr als 5.000 m noch Kommunikationsstörungen auslösen können und Fluglärm von oben abgestrahlt wird. Dadurch kann der Fluglärm von allen Seiten in die Häuser eindringen. Abschirmeffekte gibt es nicht. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass nach den Ergebnissen der wissenschaftlichen Forschung der Fluglärm auf die Menschen stärker wirkt als Straßenverkehrslärm.

Es ist nicht ersichtlich, wie ein ausreichender Schutz der Bevölkerung gegen die Auswirkungen des Flugverkehrs gewährleistet werden kann, denn der Standort des VLPMG führt inmitten von dichten Siedlungsbereichen bei einem Ausbau zwangsläufig und einseitig zu einer Zunahme der Lärmbelastung der heute schon von Fluglärm betroffenen Bevölkerung im Rhein-Kreis Neuss und im Kreis Viersen. Gerade die Kinder und Jugendlichen, aber auch kranke Menschen und Menschen im höheren Lebensalter brauchen erhöhten Lärmschutz. Lärmschutzmaßnahmen sind bei den hier zahlreich vorhandenen Denkmal geschützten sehr alten Häusern nicht oder nur in unzureichender Weise möglich.

Nach den Antragsunterlagen sollen zudem verspätete Landungen bis 23 Uhr möglich sein. Für die sog. Homepage-Fluglinien würde diese Regelung faktisch sogar bis 24 Uhr ohne jede Begründung gelten, denn es existiert eine dementsprechende Anweisung des Verkehrsministeriums NRW. Den Antragsunterlagen ist jedoch nicht zu entnehmen, dass eine Luftverkehrslinie ihre Heimatbasis am VLPMG hat. Damit gibt es aber auch keinen Bedarf für verspätete Landungen im Linien- oder Touristenverkehr, mit dem auf ein folgendes Wartungsereignis in der anschließenden Nacht verwiesen werden kann.

Um die Lärmbelastungswerte richtig beurteilen zu können, müssen Mittelungs- und Spitzenpegel neu berechnet werden.

6. Gesundheit

Das vorgelegte medizinische Gutachten bewertet die einzelnen Lärmarten nicht zusammenfassend, sondern nur den Fluglärm, also z. B. ohne bereits bestehenden Straßen- und Eisenbahnverkehrslärm. Gleichwohl machte der Gutachter die Empfehlung, aufgrund des prognostizierten hohen Lärmpegels sollten für Eickerend, die Maternusgrundschule in Kleinenbroich, die Vinhovenschule und den Kindergarten Pappelallee in Neersen vorsorglich Maßnahmen eingeleitet werden, weil der Lärmpegel dem präventivmedizinischen Schwellenwert sehr nahe käme. Welche Maßnahmen dafür aber in Frage kommen, konnte der Gutachter nicht sagen. Es bleibt darauf hinzuweisen, dass die Außenbereiche nicht gegen Lärm geschützt werden können. Herr Zerbe antwortete auf Nachfrage, dass die Nutzung der Außengelände auch rechtlich nicht geschützt ist. Doch wie sollen die Kinder dann die Pausen verbringen? In geschlossenen Räumen? Dies gilt sowohl für Schulen als auch für Kindergärten und auch in den Wohngebieten.

7. Technische Planung

Die technische Planung ist unvollständig, mangelhaft begründet und für die Planfeststellung unzureichend. Bedarfsnachweise werden nicht erbracht. Insbesondere ist die technische Planung für Tower, Rollfeld, Vorfeldbereich, Parkierung, Flugzeugbetankung, Instrumentierung und Befeuerung, Herstellung der Hindernisfreiheit und

Gebäude **überdimensioniert**. Damit können nicht nur die angegebenen 2,7 Mio. Passagiere, sondern wesentlich mehr abgewickelt werden, nämlich die 2- bis 3-fache Menge. Die Parkflächen sind lt. dem Gutachter der Kommunen z. B. für 24 Flugzeuge geplant. Damit könnten bis zu 9 Mio. Passagiere am Flugplatz MG abgefertigt werden. Entsprechend vergleichbare Flugplätze verfügen für die angegebenen 2,7 Mio. Passagiere über Parkflächen für weniger als zehn Flugzeuge. **Es handelt sich somit um eine unzulässige Bevorratungsplanung.**

Die für die prognostizierten Flugzeugtypen (A320 und B737) erforderliche Tragfähigkeit der Flugbetriebsflächen wird weder in der Antragsbegründung noch in der technischen Planung angegeben oder ermittelt. Ein für die Bemessung der Tragfähigkeit verkehrendes kritisches Flugzeug (Bemessungsflugzeug) wird nicht genannt. Es bleibt die Frage ungeklärt, nach welchen Kriterien die Tragfähigkeit der Flugbetriebsflächen ermittelt werden soll.

Zudem wird gegen das als Gesetz beschlossene Landesentwicklungsprogramm (LePro) verstoßen. Dieses enthält die Grundsätze und allgemeinen Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Entwicklung Nordrhein-Westfalens und ist für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen einschließlich der raumwirksamen Investitionen verbindlich. Nach den Vorgaben für den Luftverkehr im § 28 (4) LePro sind u. a. der Raumbedarf bestehender und geplanter Flugplätze, die sich aus der Sicherung des Luftverkehrs ergebenden Baubeschränkungen und die bauliche Entwicklung in der Umgebung von Flugplätzen so aufeinander abzustimmen, dass sowohl die Sicherheit des Luftverkehrs als auch ein ausreichender Schutz der Bevölkerung gegen die Auswirkungen des Flugbetriebes gewährleistet sind. Eine Vereinbarkeit der Ausbaupläne des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach mit dieser Zielvorgabe ist nicht ersichtlich.

Während in den Antragsunterlagen von Baukosten in Höhe von rd. 66 Mio. Euro gesprochen wird, wurden diese Kosten vom Flughafengeschäftsführer im Erörterungstermin bereits mit rd. 100 Mio. Euro angegeben. Dagegen betonte **der international erfahrene Flughafenplaner Faulenbach da Costa, er rechne mit Gesamtkosten in Höhe von 330 Mio. Euro.**

Außerdem wurde bei der Erörterung erstmals deutlich, völlig unerwartet für die Antragstellerin, dass **die Sohle der neuen Start-/Landebahn teilweise im Grundwasserbereich zu liegen kommt.** Damit entstehen neue bautechnische Probleme und zusätzliche Kosten.

8. Umweltauswirkungen

Durch den beantragten Ausbau werden wertvolle Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete vernichtet bzw. beeinträchtigt, wie. z. B. Neersener und Schiefbahner Bruch oder die Niersauen. Dieser wichtige Erholungswert wurde nicht berücksichtigt.

Das Thema Ausgleichs- bzw. Kompensationsflächen verursachte während des Erörterungstermins regelrecht ein Chaos auf Seiten der FGMG. So stimmte z. B. in den Antragsunterlagen das Grundstücksverzeichnis nicht mit dem beigefügten Kartenmaterial überein. Die FGMG konnte nicht beweisen, dass sie mit der Mehrzahl der Grundstückseigentümer der vorgesehenen Kompensationsflächen von 174 ha Größe auch nur Gespräche, geschweige denn Vertragsverhandlungen geführt hatte. Damit ist die

Voraussetzung für die Inanspruchnahme von privatem Eigentum nicht erfüllt. Jede Inanspruchnahme von Grundstücken stellt einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer dar. Da die Planfeststellung hier schon die enteignungsrechtliche Vorwirkung hat, muss hier schon geprüft werden, ob eine solche zulässig ist. Denn im späteren Verfahren wird nicht mehr über das „Ob“ der Enteignung, sondern nur noch über die Modalitäten entschieden. Die Ausbaumaßnahme Flughafen kann aber insgesamt nur verwirklicht werden, wenn der gesamte Ausgleich im **PFV nachgewiesen wird**. Das Gesamtkonzept muss hierbei fachlich begründet und tatsächlich umsetzbar sein. Dies ist hier nicht erfolgt. Vielmehr wurde durch mehrfache Ausführungen der Antragstellerin die Zielsetzung der FGMG offensichtlich, diese Thematik „außerhalb der Planfeststellung“ regeln zu wollen. Der fehlende Nachweis des Ausgleiches macht den Ausbau rechtswidrig. Hier ist von besonderem Interesse, wie die Bezirksregierung Düsseldorf mit dem Vorwurf der dann entstehenden Existenzgefährdung der von Enteignung bedrohten landwirtschaftlichen Betriebe umgeht und dies in ihre Abwägung einfließen lässt.

Wenn die seitens der FGMG gewünschten Flächen nicht erworben oder in Anspruch genommen werden können, werden andere Flächen gesucht und zur Verfügung gestellt werden müssen. Diese Entwicklung löst eine neue Betroffenheit aus, welche wiederum neue Anstoßwirkungen auslöst. Das Planfeststellungsverfahren müsste dann neu auf den Weg gebracht werden.

Der Ausbau von Regionalflughäfen im Allgemeinen ist auch sonst fragwürdig, da hier die öffentliche Hand die drastische Erhöhung der Flugfrequenzen mit kleinerem, Strahlen getriebenen Gerät fördert. Der ökologische Schaden ist deutlich höher als der volkswirtschaftliche Nutzen, wenn wenige Leute zu vielen Destinationen über den Luftweg befördert werden. Die Entwicklung von Großfluggesellschaften, wie der A380, soll ja gerade die Umweltbelastung senken und die Wirtschaftlichkeit steigern. Das heißt Konzentration auf die großen Flughäfen und nicht Dezentralisation.

Seit Juli 2004 ist die EU-Richtlinie „Strategische Umweltprüfung“ geltendes Recht. Sie gilt auch rückwirkend für Vorhaben, die vorher begonnen worden sind. Eine solche strategische Umweltprüfung wurde für das Ausbauprojekt nicht durchgeführt.

Die vorgelegte Feinstaubmessung wurde als unzureichend bewertet, da die Vorbelastungen unberücksichtigt geblieben sind.

9. Finanzielle Auswirkungen

Alle privaten und öffentlichen Grundstückseigentümer im Umfeld des VLPMG, insbesondere in den Kommunen Korschenbroich, Willich, Viersen (Robend, Rahser, Süchteln) und Tönisvorst, werden erhebliche Wertverluste an ihren Immobilien hinnehmen müssen – bis zu 30 %. Viele Bürger haben sich durch Wohn- oder/und Miet Eigentum eine Alterssicherheit geschaffen. Sie laufen Gefahr, dass sie künftig nur noch eine wesentlich geringere Miete erzielen oder die Wohnungen überhaupt nicht mehr vermieten bzw. ihr Eigentum nur noch zu einem wesentlich niedrigeren Preis verkaufen können. Darunter befinden sich auch viele Rentner, die ein Leben lang hart gearbeitet haben, um im Alter einen geruhsamen Lebensabend am Niederrhein genießen zu können. Sie haben keine Möglichkeit, anderswo ein neues Haus zu erwerben, um dem Fluglärm aus dem Weg zu gehen.

Kindergärten, Schulen, Seniorenstätten und teilweise auch Sportanlagen werden an weniger lärmintensive Standorte verlegt werden müssen. Bereits geplante neue Wohnbaugebiete, die sich größtenteils schon voll im Eigentum der städtischen Hand befinden, werden nicht verwirklicht werden können. Dies wird insbesondere die öffentliche Hand finanziell nachteilig treffen.

Nutzungseinschränkungen wird es vor allem bei den Außenanlagen geben: Nutzung von Gartenflächen und Terrassen in der Freizeit, keine Nachtruhe bei offenen Fenstern bzw. für Arbeitnehmer im Schichtdienst, Veranstaltungen der Sport-, Bürger- und Schützenvereine sowie Kirchen im Freien, für Naturschutzbeobachter, Schlossfestspiele, für Parkanlagen usw.

10. Vorlage aller relevanten Unterlagen

Es müssen im PLV alle relevanten Unterlagen vorgelegt werden, die für das PLV notwendig sind. Die unmittelbar mit dem Ausbauprojekt zusammenhängenden Folge-/Baumaßnahmen, z. B. Schaffung einer Infrastruktur, um die prognostizierten 2,7 Mio. Fluggäste nach MG zu bringen, insbesondere landseitige Straßenanbindungen, ÖPNV sowie die Gewässerverlegung, sind jedoch weder in der Antragsbegründung noch in den Antragsunterlagen enthalten.

Die Verlegung bzw. Verrohrung des Schaumburggrabens sowie des Eschertgrabens in Willich sind in den Antragsunterlagen schlichtweg vergessen worden. Die Straßenanbindung sollte im Nachgang des Verfahrens betrieben werden. Unabhängig von der nicht zulässigen „Salamitaktik“ ist dies auch aus anderen Gründen rechtlich nicht zulässig: Gem. § 74 VwVfG gilt der Grundsatz der Einheitlichkeit der Planfeststellung. Ein Abweichen hiervon ist nur dann zulässig, wenn die Entscheidung über diesen Part noch nicht möglich ist, sowie die Gewissheit, dass die vorbehaltene spätere Planergänzung unter Beachtung der Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit noch möglich ist. Sie muss sich also in die vorhandene Planung ohne weiteres einfügen.

Hier ist weder das eine noch das andere zutreffend: Warum sollte die Entscheidung über den Bau der zusätzlich erforderlichen Flughafen-Erschließungsstraße zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich sein? Und sie fügt sich auch nicht ohne weiteres in die vorhandene Planung ein: Denn die Antragstellerin hat schon im Erörterungstermin erklärt, sie wisse, dass sie für den Bau dieser Straße auf Korschenbroicher Stadtgebiet eine Baugenehmigung brauche und gehe davon aus, dass sie diese auch einklagen müsse. Dies ist langwierig und der wahre Grund, warum dies aus dem jetzigen Verfahren ausgegliedert wurde. Wäre nämlich die straßenseitige Anbindung in dieses Planfeststellungsverfahren eingebunden, so würde der gesamte Planfeststellungsbeschluss angreifbar. Aus diesem Grunde wurde die straßenseitige Anbindung bewusst aus diesem Verfahren ausgegliedert. Damit wird das grundrechtlich gesicherte Recht auf Anhörung unterlaufen.

11. Kritische Anmerkungen zum formalen Verlauf der Erörterung

Regierungspräsident Büsow hat im Vorfeld dieses Verfahrens mehrmals öffentlich erklärt: „Der Ausbau des Mönchengladbacher Flughafens muss schnellstens umgesetzt werden“ (z. B. Rheinische Post vom 19. 06. 2003). Regierungsvizepräsident Riesenbeck hat noch kurz vor Beginn des Erörterungstermins am 23. Mai 2005 eine Vorlage an den Regionalrat unterschrieben, wonach der Ausbau des VLPMG mit der beantragten Verlängerung der Start- und Landebahn befürwortet wird. Noch bevor der Ausbauantrag der FGMG der Bezirksregierung vorlag, hat das für das PFV verantwortliche Luftverkehrsdezernat 59 der

Bezirksregierung in einem Schreiben vom 27. 11. 2003 – 59.11.14-11 **MG Bahnverl.** - an den Landesverkehrsminister sowohl den Ausbau des Flugplatzes als auch die Genehmigung eines Flughafensystems unterstützt (siehe auch Nr. 3 der Langfassung).

Unter anderem deshalb wurden im Verlauf des Verfahrens zahlreiche eingehend begründete Anträge auf Besorgnis der Befangenheit

- von den beteiligten Kommunen,
- von den Bürgerinitiativen und auch
- von einzelnen Einwendern

gegen die Bezirksregierung sowie gegen die Verhandlungsführung gestellt. Sie wurden alle - von der Bezirksregierung Düsseldorf selbst - mit wenig überzeugenden, teilweise mit fadenscheinigen Gründen zurückgewiesen. Objektiv wäre es gewesen, wenn die Befangenheitsanträge von einer neutralen Institution geprüft worden wären.

Die Einwender haben sehr viele Informationsfragen zur sachlichen Aufklärung, aber auch sehr kritische Fragen an die FGMG als Antragstellerin gestellt. In der Mehrzahl wurden diese Fragen nicht, unzureichend oder völlig ausweichend, teilweise persönlich verletzend beantwortet. Eine sachgerechte Erörterung war somit über weite Strecken des Termins leider nicht möglich.

Das Verhalten der Vertreter der FGMG als Antragstellerin erweckte bei der großen Mehrzahl der Einwender den Eindruck, sie sind sich völlig sicher, dass sie die beantragte Genehmigung erhalten werden. Selbst die im Erörterungstermin in den Antragsunterlagen aufgedeckten schwerwiegenden Rechtsfehler, Lücken und Widersprüche beeindruckten die Antragstellerin nicht.

Der Vertreter einer Kommune gab seinen persönlichen Eindruck mit einem Vergleich zum Baurecht wieder: **„Ich habe den Eindruck, die FGMG als Antragstellerin hat hier keinen Bauantrag vorgelegt, sondern lediglich eine Bauvoranfrage gestellt, um einmal zu testen, ob evtl. ein Bauantrag erfolgreich gestellt werden könnte.“**

Die Anhörung umfasste 16 Tage mit rd. 150 Erörterungsstunden. Von den Befürwortern des Ausbaus waren während der gesamten Erörterungszeit nur drei Mal Vertreter des Fördervereins anwesend und meldeten sich kurz zu Wort. Ein Austausch der Argumente zwischen Einwendern und Befürwortern war deshalb nicht möglich.

Korschenbroich/Willich, im August 2005

Amfaldern, Heinz	CDU-Ratsmitglied in Willich, stellv. Mitglied der Fluglärmkommission am VLPMG nach § 32 b LuftVG
Artmann, Beatrice	Rechtsanwältin, Willich-Neersen
Baier, Alfred Dr.	Vorsitzender der Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm MGL e.V., Willich
Berndt, H. J.	Tönisvorst-Vorst, Mitglied Bürgerverein Tönisvorst gegen Fluglärm e.V.

Ewald, Rolf	Korschenbroich
Giepner, Friedrich Dr.	Notar, Willich
Gorecki, Herbert	Vorsitzender der Neuss-Grefrather Bürger gegen Fluglärm e.V.
Houben, Wolfgang	Ratsmitglied der Grünen im Rat der Stadt Korschenbroich Stellv. Vorsitzender der Fluglärmkommission am VLPMG nach § 32 b LuftVG
Jakobs, Heinz	Vorstandsmitglied einer international tätigen Firma in MG
Karlsböck, Gernot	Unternehmer aus Willich
Kruse, Hans	Korschenbroich-Kleinenbroich, Vorstandsmitglied der Aktiven Bürgerschaft – Die Aktive
Lutter, Ferdinand	Vorsitzender des Bürgervereins gegen Fluglärm Stadt Willich e.V.
Meurer, Heinz	Willich-Neersen
Mischke, Ulrich	FDP-Ratsmitglied in Willich, stellv. Mitglied der Fluglärmkommission am Flughafen Düsseldorf nach § 32 b LuftVG
Mozek, Rüdiger	Willich-Neersen
Müller, Käthe	Willich-Neersen
Rothe, Martin	Vorsitzender von Airpeace, Korschenbroich
Sandrock, Jack	Vorsitzender NABU Naturschutzbund Deutschland e.V. in Willich
Schäfer, Herbert	Bund für Umwelt und Naturschutz NRW, Willich-Neersen
Schulze, Herbert	Kaarst
Schummer, Uwe	CDU-MdB, Kreis Viersen
Siewert, Lars	Willich-Neersen
Simon, Ingrid	Viersen-Süchteln
Wilke, Hans	Ltd. Ministerialrat a. D., Dipl.-Ing., Neuss-Grefrath
Zimmer, Andreas	Wirtschaftsinformatiker, Willich-Neersen

Ansprechpartner zu diesem Dokument:

Ulrich Mischke, Finkenweg 9, 47877 Willich – Tel. 02156/5558

Martin Rothe, Auf den Kempen 87, 41352 Korschenbroich – Tel. 02161/672075

Der Text ist im Internet unter folgender Adresse abrufbereit: www.airpeace.de