



Kurzdokumentation des erfolgreichen Kampfes gegen den Ausbau des Verkehrslandeplatzes MG

Die Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH (FMG) ist Halterin und Betreiberin des Verkehrslandeplatzes (VLP) Mönchengladbach. Gesellschafter sind die Flughafen Düsseldorf GmbH (70,03%), die Niederrheinischen Versorgungs- und Verkehrsbetriebe NVV AG (frühere Bezeichnung Stadtwerke Mönchengladbach) (29,964 %) und die Stadt Willich (0.006%). Zwischen der Flughafen Düsseldorf GmbH und der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

Mit Bescheid vom 19.04.1956 wurde der FMG die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Flugplatzes als Landeplatz für Motorflugzeuge bis zu einem Höchstabfluggewicht von 2.000 kg und für Segelflugzeuge erteilt. Die Genehmigung wurde später auf den Betrieb mit Drehflüglern bis 5.700 kg höchstzulässigem Fluggewicht und mit selbststartenden Motorseglern erweitert.

Mit Bescheid des Regierungspräsidenten Düsseldorf vom 24.10.1968 erhielt die Flughafengesellschaft gemäß §§ 6 Abs. 1 und 4 LuftVG, 52 LuftVZO die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Flugplatzes als Verkehrslandeplatz. Der Flugplatz wurde gewichtsunabhängig für Motorflugzeuge, Drehflügler, Motorsegler und Segelflugzeuge zugelassen. Die Festlegung der Flugplatzanlage enthielt u.a. die Umgestaltung der Start- und Landebahn (Verschwenkung auf die derzeitige Bahnausrichtung und Festschreibung der heutigen Länge und Breite von 1.200 x 30 m) und die Ausweisung einer Start- und Landefläche (1.620 x 300 m). Gleichfalls formuliert die Genehmigung in der lediglich stichwortartigen Beschreibung der Flugplatzanlage zur Tragfähigkeit der Bahn einen Wert von LCN 25.

Am 30.09.1969 stellte der Regierungspräsident Düsseldorf gemäß § 8 Abs. 1 und den §§ 9, 10 und 17 LuftVG den Plan für den der Genehmigung vom 24.10.1968 entsprechenden Ausbau des VLP Mönchengladbach fest.

Mit Bescheid vom 02.04.1970 wurde die Genehmigung vom 24.10.1968 an das Ergebnis der Planfeststellung angepasst.

Im Februar 1995 zeigte mir die FMG an, verschiedene Maßnahmen durchführen zu wollen, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- Sanierung der S/L-Bahn in voller Länge und Breite durch Ruffräsen und Aufbringen einer neuen bituminösen Deckschicht (im Rahmen der späteren Ausführung wurden dort auch Kabelleerrohre eingebracht);
- Befestigung der Sicherheitsflächen vor den Bahnköpfen mit einer Größe von jeweils 120 x 30 m mit bituminösem Material und Anbringung der Befuerung
- ab 30 m jenseits der Schwellen in Überflurbauweise;
- weitere Maßnahmen wie die Erneuerung der vorhandenen Befuerung und die Erneuerung der Drainage mit anschließender Befestigung der seitlichen Bahnschultern (Schotter/Grasdeckschicht).

Mit inzwischen bestandskräftigem Bescheid vom 03.04.1995, der am 06.04.1995 für sofort vollziehbar erklärt wurde, stellte ich fest, dass es für die Durchführung der angezeigten Maßnahmen der Durchführung eines Planfeststellungs-, Plangenehmigungs- oder Genehmigungsänderungsverfahrens nicht bedarf, weil es sich - soweit anlagebezogen - um unwesentliche Änderungen im Sinne der §§ 6 bzw. 8 Abs. 3 LuftVG handele. Ebenfalls am 03.04.1995 lehnte ich Anträge der Stadt Korschenbroich auf Durchführung eines der zuvor genannten Verwaltungsverfahren und ihre Beteiligung daran ab. Den von der Stadt gegen den Sofortvollzug gerichteten Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung lehnte das Oberverwaltungsgericht Münster am 01.06.1995 ab. Die Klagen der Stadt und eines Anwohners wurden vom selben Gericht am 26.08.1999 abgewiesen; die in einem Fall gegen die Nichtzulassung der Revision erhobene Beschwerde wurde vom Bundesverwaltungsgericht mit Beschluss vom 29.05.2000 zurückgewiesen.

Mit inzwischen bestandskräftigem Bescheid vom 07.07.1995 erfolgte im Wege einer Änderungsgenehmigung gemäß § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG unter gleichzeitiger Anordnung der sofortigen Vollziehung eine Neufassung der Ziff. IV 2 der Genehmigung vom 24.10.1968, durch die nunmehr auch die Durchführung von Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln am Tage ermöglicht wurde. Mehrere Anträge von Widerspruchsführern auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung ihrer Widersprüche wurden vom Oberverwaltungsgericht Münster im Dezember 1995 abgelehnt. Drei Klagen gegen den Bescheid wurden am 26.08.1999 durch dasselbe Gericht eingestellt bzw. abgewiesen; die in einem Fall gegen die Nichtzulassung der Revision erhobene Beschwerde wurde vom Bundesverwaltungsgericht mit Beschluss vom 29.05.2000 zurückgewiesen.

Zum 28.03.1996 wurde daraufhin am VLP Mönchengladbach nach Einrichtung einer Flugverkehrskontrollzone der Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln - insbesondere der linienmäßige Regionalluftverkehr - aufgenommen. Dadurch war der VLP Mönchengladbach in der Lage, nach dem Flughafenbrand in Düsseldorf am 11.04.1996 einen Teil der dortigen Flugbewegungen im Regionalluftverkehr vorübergehend aufzunehmen, sodass für einige Wochen eine Flugbetriebsfrequenz im Regionalluftverkehr zu verzeichnen war, die in etwa den Flugbewegungszahlen entsprach, die in der o.g. Genehmigung vom 07.07.1995 der dortigen Abwägungsentscheidung als Prognoseflugbetrieb zu Grunde gelegt worden waren. Der Instrumentenflugbetrieb wurde zunächst im sog. Nichtpräzisionsanflugverfahren aufgenommen; inzwischen steht für beide Betriebsrichtungen ein ILS Cat. 1 zur Verfügung.

Mit Schreiben vom 30.04.1997 beantragte die FMG, die in Ziff. 1 3 d der Genehmigung vom 24.10.1968 enthaltene Beschreibung „Tragfähigkeit: LCN 25“, durch die Beschreibung „Tragfähigkeit: PCN 30“ zu ersetzen, und insoweit gemäß § 80 Abs. 2 Ziff. 4 VwGO die sofortige Vollziehung anzuordnen. Mit Schreiben vom 26.10.1999 wurde ergänzend beantragt, die 1995 befestigten Sicherheitsflächen von jeweils 120 x 30 m Ausdehnung als Stopways (Stoppbahnen) auszuweisen; beigefügt war eine Bauanzeige gemäß § 45 LuftVZO für die entsprechend erforderliche Umrüstung der dort befindlichen Teile der Anflugbefeuerung von Über-in Unterflurbauweise.

Die damals beantragten Änderungen, bzw. die auch heute noch aktuellen Daten zur S/L-Bahn stellen sich wie folgt dar:

(zitierte Vorschriftenfundstellen jeweils 1.DVO zur LuftBO, dort auch Begriffsdefinitionen; beantragte Änderungen sind schattiert dargestellt):

Mit Bescheid vom 30.06.2000 wurde die Festlegung „Tragfähigkeit: LCN 25“ durch „Tragfähigkeit: PCN 30“ ersetzt. Zudem wurde festgestellt, dass die sich an die 1.200 m lange Start- und Landebahn an beiden Enden anschließenden befestigten Sicherheitsflächen von jeweils 120 x 30 m Ausdehnung als Stoppbahnen („Stopways“) vorhanden und verwendbar sind (§ 35 Abs. 2 der 1. DVO LuftBO) und als Stoppbahnen angelegt und betrieben und die auf ihnen befindlichen Teile der Befeuerungsanlage entsprechend der Bauanzeige vom 26.10.1999 unterflur verlegt werden dürfen, ohne dass es für diese Maßnahmen der Durch-

führung eines Planfeststellungs-, Plangenehmigungs- oder Genehmigungsänderungsverfahrens bedarf, weil es sich um Änderungen von unwesentlicher Bedeutung im Rechtssinne handelt und Gründe, die dennoch für die Durchführung eines dieser Verfahren sprechen könnten, nicht ersichtlich sind (§§ 8 Abs. 3 bzw. 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG).

Die Städte Korschenbroich und Willich sowie einige Privatpersonen haben diese Entscheidungen rechtlich angefochten. Der 20. Senat des Oberverwaltungsgerichts (OVG) NRW in Münster hat in 3 Eilverfahren mit Beschluss vom 28.06.2001 entschieden, dass die aufschiebende Wirkung der zugrundeliegenden Widersprüche der Antragsteller gegen meinen Genehmigungsbescheid vom 30.06.2000 wiederhergestellt wird, soweit der Genehmigungsbescheid unter A.1.2 Feststellungen zu Stoppbahnen enthält.

Begriff	Erläuterung	Fundstelle	Werte	Beantr.- Änderung
Bezeichnung	Start-/Landerichtung	Planfeststellungsbeschluss 1969	13/31 (129/309)	./.
Maße	Länge/Breite der S/L-	wie vor	1.200 x 30 m	J.
Tragfähigkeit		wie vor	LCN 25	PCN 30
TORA	verfügbare Startrollstrecke	§ 35 I	1.200 m	J.
Clearway	Freifläche hinter	§ 35 III	210 m, davon 120 m versiegelt	./.
TODA	verfügbare Startstrecke	§ 35 III	1.410 m	./.
SWY	Stopway/Stoppbahn	§ 35 II	J.	120 m
ASDA	verfügbare Startabbruchstrecke	§ 35 II	1.200 m	1.320 m
LDA	verfügbare Landestrecke	§ 35 IV	1.200 m	J.
Strip	Streifen, d.h. Freifläche	ICAO, Annex 14, Kap. 3 Ziff. 3.5	1.620 x 150 m	./.

Daraufhin hat die FMG mit Schreiben vom 14.06.2002 ihren Antrag auf Umwandlung der Sicherheitsflächen in Stopways zurückgenommen. Die Widerspruchsverfahren hinsichtlich der Umwandlung der Sicherheitsflächen in sog. Stopways waren demzufolge einzustellen, da sich diesbezüglich sowohl mein Bescheid als auch diese Verfahren aufgrund der Zurücknahme des Antrags erledigt haben.

Das OVG NRW kritisiert in seinem o.a. Beschluss die Grundlagen des von Dr. Wölk erstellten Lärmgutachtens. Die in der „Prognose 1995“ enthaltene Lärmbelastung durch Flugbewegungen sei tatsächlich noch nicht erreicht worden. Zudem sei nicht absehbar, wann die tatsächlichen Flugbewegungen die in der „Prognose 1995“ eingestellten Werte erreichen würden. Vielmehr sei davon auszugehen, dass die dort genannten Werte aus wirtschaftlichen Gründen überhaupt nicht erreicht werden könnten. Insofern könnten die damals ermittelten Flugbewegungswerte nunmehr keiner zukunftsgerichteten Prognose zugrunde gelegt werden. Dies würde nämlich dazu führen, dass ein noch nicht ausgeschöpftes „Lärmkontingent“ für den Flughafen als Basis einer neuen Prognose zugrunde gelegt werde und die prognostizierten Werte mit dem noch nicht ausgeschöpften „Lärmkontingent“ verglichen würden. Dieser Vergleich sei nicht sachgemäß, da es ein solches „Lärmkontingent“ nicht gebe. Wenn sich eine frühere Prognose im nachhinein als falsch herausstelle, müsse ein neues Gutach-

ten aufgrund der geänderten Sachlage erstellt werden und der entstehende, prognostizierte Lärm mit dem tatsächlichen Ist-Lärm verglichen werden. Ein fiktiver Vergleich zwischen dem scheinbar maximal verfügbaren, weil genehmigten Kontingent, und dem prognostizierten Lärm sei unzulässig. Vielmehr müsse die Abwägungsentscheidung hinsichtlich der Betroffenheit der Bürger und Gemeinden durch Fluglärm auf einem Vergleich zwischen dem Ist-Zustand und dem prognostizierten Zustand beruhen.

Im Hinblick auf diese Entscheidung wurde der FMG aufgegeben, zur Überprüfung der Entscheidung hinsichtlich der Erhöhung der Tragfähigkeit ein den genannten Anforderungen entsprechendes Lärmgutachten nachzureichen. Dies ist mittlerweile erfolgt.

Während des Erörterungstermins innerhalb des diesem Beschluss vorgegangenen Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach vom 30.05.2005 bis zum 01.07.2005 wurde auch das Thema „Widerspruchsverfahren Tragfähigkeit“ angesprochen. Es wurde darauf hingewiesen, dass nach dem Grundsatz der überholenden Kausalität der Gegenstand des anhängigen Planfeststellungsverfahrens deutlich weitergefasst ist als der ältere Gegenstand „Tragfähigkeit“. Deshalb mache es Sinn, den Ausgang des Planfeststellungsverfahrens abzuwarten. Eventuell könnte der ältere Antrag sich erledigt haben.

Im Dezember 1999 wurde die Bedeutung des Verkehrslandeplatzes MG im Luftverkehrskonzept 2010 heruntergestuft.

Am 07.11.2003 stellte die Flughafengesellschaft Mönchengladbach ihren Antrag auf den Neubau eines Großflughafens mit einer Start- und Landebahnlänge von 2.320 m.

Ab 22.03.2004 wurden die Antragsunterlagen öffentlich ausgelegt.

Die Einwendungsfrist endete am 12.07.2004.

Vom 30.05. bis 01.07.2005 fand der Erörterungstermin im Borussenstadion statt.

16 Tage kämpfte AIRPEACE mit Rechtsanwalt Sommer und den Vertretern der Städte und Kreise, sowie des BUND unermüdlich von morgens bis abends um die besseren, schlagkräftigen Argumente. Ergebnis: erfolgreich!

Am 24.08.2005 formuliert die Bezirksregierung große Zweifel an dem absehbaren Bedarf für den Flugplatz.

Am 29.09.2005 lehnt der Regionalrat in einer spektakulären Sitzung die Änderung des GEP-Gebietsentwicklungsplans ab.

Erst am 21.09.2006 antwortet die Flughafengesellschaft Düsseldorf: Ausbau von MGL ist im Wirtschaftsplan des Hauptgesellschafters nicht vorgesehen.

07.09.2007: Die Bezirksregierung schickt ihren Entwurf des Ablehnungsbescheides nach MG.

11.09.2007: Der Geschäftsführer von MGL, Herr Peters, stellt einen Änderungsantrag mit einer Start- und Landebahnlänge von 1.850 m und nimmt dadurch faktisch den Altantrag vom 07.11.2003 über 2.320 m zurück.

Am 23.10.2007 nimmt der neue Geschäftsführer, Herr Kames, den Änderungsantrag von Herrn Peters wieder zurück.

Am 02.11.2007 legt MGL gegen alle Entscheidungen der Bezirksregierung Widerspruch ein, die am 21.12.2007 schriftlich begründet werden

Am 21.02.2008 werden alle Widersprüche durch die Bezirksregierung zurückgewiesen. Die Bezirksregierung schließt die Akten. Das Ausbaufahren ist damit formell abgeschlossen.

Die Kosten des Verfahrens betragen 350.000 €.

*Verantwortlich für den Inhalt: Doris und Martin Rothe
Korschenbroich, den 3. März 2008*