



STADT WILLICH
DER BÜRGERMEISTER

Bezirksregierung Düsseldorf
Herrn Regierungspräsident
Jürgen Büssow
Cecilienallee 2

40474 Düsseldorf

Verwaltungsgebäude Schloß Neersen
Hauptstr. 6, 47877 Willich-Neersen
Briefanschrift: Stadt Willich, 47875 Willich
Zimmer: 206 Telefon: 949-164
E-Mail: josef.heyas@stadt-willich.de
Fax: 949-131

Mein Zeichen: He/ja

ab: Datum: 11. August 2006

Entscheidung im laufenden Planfeststellungsverfahren zum beantragten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach (VLMG)

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident Büssow,

hiermit bitte ich Sie, eine Entscheidung im laufenden Planfeststellungsverfahren zum beantragten Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach (VLMG) zu treffen und nicht weiter zu verzögern.

Ich halte ein weiteres Hinausschieben der Entscheidung aus den nachfolgenden Gründen nicht weiter für vertretbar:

Am Ende des Erörterungstermins im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum beantragten Ausbau des VLMG (01.07.2005) wurde durch Herrn Ltd. Reg-Direktor Ulrich Marten, erklärt, die Bezirksregierung werde voraussichtlich bis Ende des Jahres 2005 eine Entscheidung im Verfahren treffen.

Dies war ein auch für die Stadt Willich überschaubarer akzeptabler zeitlicher Rahmen.

Zwischenzeitlich hat die Bezirksregierung am 24. August 2005 die Flughafen Düsseldorf GmbH angeschrieben, weil „Zweifel am Nachweis eines Bedarfes des beantragten Ausbaus entstanden sind“ und verschiedene weitere ungeklärte Fragen und Probleme beständen. „Um das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des VLMG zu einem Abschluss bringen zu können“, bat Herr Marten zugleich „um zeitnahe Beantwortung der hier aufgeworfenen Fragen“. Auf dieses Schreiben erfolgte – laut Telefonat mit Frau Schäfer vom 28.07.06 – bisher keine Reaktion. Die Flughafengesellschaft MG hat mit Schreiben vom 02.01.2006 gebeten „über den Antrag der Flughafengesellschaft MG auf Planfeststellung nicht zu entscheiden, bevor die Flughafen

Düsseldorf GmbH eine abschließende, ggfs. ergänzende Stellungnahme zu Ihrer Anfrage vorgenommen hat“.

Diesem Antrag gab Herr Marten bzw. Ihre Dienststelle statt. In einem Schreiben vom 18.01.2006 an Airpeace e.V. teilte Herr Marten mit, „er warte auf eine Antwort der Flughafengesellschaft Düsseldorf GmbH, die eine abschließende Stellungnahme angekündigt hat. Es ist beabsichtigt, im 1. Halbjahr 2006 eine Entscheidung über den Ausbauantrag zu erstellen“. Leider ist auch diese zeitliche Zusage nicht eingehalten worden.

Im Gegensatz dazu war in einem Artikel der Westdeutschen Zeitung vom 14.02.2006 zu dem Aussetzungsantrag folgendes zu lesen: „Wir haben uns damit einverstanden erklärt“, sagt Marten. Einen Handlungszwang gebe es nicht, da der Flughafen MG ja Antragsteller sei; mithin passiere nichts, der Flughafenbetrieb laufe auf kleiner Flamme weiter. Somit entstehe auch kein Schaden für die Gegner; es werde schließlich nicht gebaut. Für Marten ist die Kernfrage offen: Der Flughafen muss den Bedarf für einen Ausbau nachweisen. Ohne diesen Nachweis gebe es keine Grundlage für eine Rechtfertigung der Ausbaupläne. Marten findet diese Hängepartie zwar auch nicht schön, einen zeitlichen Rahmen gebe es aber nicht“.

Diese Auffassung kann ich nicht teilen. **Im Gegensatz zu den Ausführungen von Herrn Marten lösten der Antrag auf einen erheblichen Ausbau des Flugplatzes MG, der quasi einem Neubau gleichkommt, und die beantragte Heraufstufung des „Verkehrslandeplatzes“ zum „Flughafen“ weitreichende Wirkungen auf die anliegenden Kommunen und die Bewohner im Umfeld des Flugplatzes aus. Diese halten an, solange die Ausbaupläne nicht vom Tisch sind bzw. der Ausbauantrag nicht abgelehnt worden ist.**

- Die Auslegung des Ausbauplanes im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens führte zu einer Veränderungssperre (vgl. § 8 a LuftVG), so dass die Stadt Willich in ihrer Planungshoheit beeinträchtigt ist.
- Viele Bürger lehnen es ab, in den betroffenen Kommunen ein Baugrundstück zu kaufen, dort zu bauen, ihr bestehendes Haus zu renovieren oder auszubauen oder dort überhaupt eine Wohnung anzumieten. Es ist deshalb schwieriger, dort auch Wohnungen ohne Verluste zu vermieten. Die Grundstückspreise in Teilen von Willich sind wegen der Ausbaupläne des Flughafens erheblich gefallen.
- Manche Bürger haben für ihre Alterssicherung Mietwohnungen in den betroffenen Kommunen gebaut, leben von den Mieten und laufen nun Gefahr, dass ihre Alterssicherung geschmälert wird.
- Der gestellte und bisher nicht entschiedene Ausbauantrag hat bei betroffenen Anliegern große Sorgen, teilweise Stressbelastungen und erhebliche psychische Störungen ausgelöst. .

Wir halten es mit rechtsstaatlichen Grundsätzen nur sehr schwer vereinbar, dass ein Antragsteller,

- der mit seinem Antrag erhebliche Probleme auslöst, in die Planungsabsichten der Kommunen eingreift und die Lebensplanungen vieler Bürgerinnen und Bürger beeinträchtigt,

- der seinen Antrag unzureichend, unvollständig und teilweise grob fahrlässig begründet
- und der die nachträglich angeforderten erforderlichen Unterlagen und Begründungen für seinen Antrag nicht vorlegt oder die Vorlage bewusst hinauszögert,

eine Entscheidung über seinen Antrag beliebig hinausschieben darf, also allein dafür verantwortlich ist, dass in einem angemessenen Zeitrahmen keine Entscheidung über seinen Antrag getroffen werden kann.

Gehört nicht zu den Leitgedanken insbesondere des deutschen öffentlichen Rechts, dass die zuständigen öffentlichen Stellen über Anträge zügig entscheiden müssen und dass Antragsteller Entscheidungen nicht endlos verzögern dürfen. **Herr Regierungspräsident, notfalls rege ich an, der Antragstellerin eine angemessene, aber auch nicht zu lange Frist zu setzen, in der sie die angekündigte Stellungnahme des Flughafen Düsseldorf beizubringen hat und auf der Basis der vorliegenden Unterlagen sodann nach Ablauf der Frist die Entscheidung nach Aktenlage zu treffen.**

Bei der zu treffenden Entscheidung sollte jedenfalls auch die Frage des Bedarfs sehr eingehend geprüft werden. Das OVG Münster hat in dem Gerichtsverfahren bezüglich des Flughafen Weeze auch die Luftverkehrskonzeption 2010 in seine Urteilsgründe einfließen lassen. Dies wurde seitens der Bezirksregierung Düsseldorf als nicht relevant angesehen. Vor diesem Hintergrund ist ebenfalls das Interview des Düsseldorfer Oberbürgermeisters, Herrn Erwin in der NRZ vom 10.06.06 zu bewerten: Hier antwortete Herr Erwin auf die Frage, ob er sich vorstellen könne, das künftig alle Billig-Airlines statt von Düsseldorf ab Weeze flögen: „Der Flughafen in Düsseldorf ist noch lange nicht ausgelastet. Wir (=der Flughafen DUS) haben eine Kapazität von 22 Mio. Passagieren, in diesem Jahr werden zwischen 16 und 17 Mio. erreicht. Außerdem habe ich noch einige Slots frei. Der Flughafen ist also beileibe noch nicht zugelaufen“. Auch dies ist ein Indiz für einen mangelnden Bedarf für den Flughafen MGL.

In dem Schreiben des Flughafenkoordinators der Bundesrepublik Deutschland vom 07.10.05, auf Seite 4, beschreibt dieser, dass der Flughafen Köln/Bonn als Alternative für Düsseldorf angesehen werden kann. Auch dies lässt auf den mangelnden Bedarf schließen. Auf Seite 6 dieses Schreibens wird auf die jetzt schon in Mönchengladbach zulässigen Flugzeuge hingewiesen. Dies sind Flugzeuge vom Typ ARORJ, ATR72 und BAE ATP u.a. Diese Art Flugzeuge könnten jetzt also schon vom Flughafen Düsseldorf auf den Flughafen Mönchengladbach verwiesen werden und in Düsseldorf freie Kapazitäten schaffen.

Ende Mai 2006 erfolgte am Flughafen Düsseldorf die Inbetriebnahme des „Executive Terminals“, welches kurzfristig erbaut wurde. Diese spezielle Abflughalle soll eine schnelle und komfortable Abwicklung von Geschäftsflügen ermöglichen. Seit der Inbetriebnahme des „Executive Terminals“ wurden mehr als 1900 Flugbewegungen im Geschäftsverkehr durchgeführt. Technisch gesehen, hätten auch diese Flugbewegungen in Mönchengladbach auf der vorhandenen Start-Landebahn abgewickelt werden können. Dies ist auch im Luftverkehrskonzept 2010 vorgesehen: Der VLP MGL sollte auch zur Abfertigung von Geschäftsflügen genutzt werden. Dies wird jedoch vom Flughafen Düsseldorf nicht angenommen. Dies führt letztlich zu einer Verneinung des Bedarfs für einen Ausbau des Flughafens Mönchengladbach.

In die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag sollten auch die neuesten Beschlüsse des OVG Münster in Sachen Flughafen Düsseldorf (OVG 20 B 156/06. AK sowie 20 B 2165/05.AK) Eingang in die Abwägungen der Bezirksregierung Düsseldorf finden. Denn der Antragsteller hat auch Flugbewegungen nach 22 Uhr beantragt. Hierzu hat das OVG festgestellt, dass „anerkannt ist, dass die Nachtzeit, deren Beginn mit 22 Uhr festgelegt ist, eines besonderen Schutzes bedarf. Eine Störung derselben dürfe nur dann ausnahmsweise erfolgen, wenn hervorgehobene Gründe bestünden. Die Zulassung von der die Nachtruhe störenden Lärms setze eine besondere Rechtfertigung voraus. Diese trage der Flughafen nicht schon wegen seiner Verkehrsfunktion quasi in sich. Hierzu reichen ökonomische Gesichtspunkte für sich ebenfalls nicht aus“. Gründe, warum sich ergeben soll, dass die Nachtruhe der Bevölkerung rechtmäßigerweise eingeschränkt werden sollte, hat der Flughafen Mönchengladbach bisher nicht vorgetragen. Auch dies sollte dementsprechend berücksichtigt werden.

Schließlich gebe ich zu bedenken, dass der Bundesverkehrsminister Tiefensee anlässlich seines Besuches am Flughafen Frankfurt zu erkennen gegeben hat, dass er die Anzahl der „zu vielen kleinen Flughäfen“ reduzieren und derzeit ein neues Flughafenkonzept erstellen will.

Mit freundlichen Grüßen


(Josef Heyes)
Bürgermeister

Ø FB II ✓
per mail an Prorse ✓
J. Plundke