

**Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung  
des Landes Nordrhein – Westfalen**

**Zwischenbericht über die Umsetzung der  
NRW – Luftverkehrskonzeption 2010**

**Sachstand: Februar 2005**

## **Handlungsoption 01n: Einsatz größerer Flugzeuge auf dem Flughafen Düsseldorf**

Umsetzung:

a) Degressive Gestaltung der von der Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) erhobenen Lande- und Abfertigungsentgelte bei zunehmendem Flugzeuggewicht

b) Einführung der Flugzeuggröße bzw. des Flugzeuggewichtes als zusätzliches Prioritätskriterium bei der Slotzuteilung gemäß Art. 8 EU-Slotverordnung

### Sachstand:

Zu a: Bei der Anpassung der Entgelte am Flughafen Düsseldorf erfolgt eine Verstärkung der degressiven Komponente auf zwei Wegen:

Zum einen wird regelmäßig das Grundentgelt in relativ höherem Maße als das gewichtsbezogene Entgelt angepasst. Dies hat dazu geführt, dass inzwischen beispielsweise für eine Boeing 737 mit einem Höchstabfluggewicht von 50t je Start/Landung 213,50 €, für einen Airbus 330 mit einem Höchstabfluggewicht von 230t je Start/Landung 564,50 € anfallen. Umgerechnet sind dies 4,27 € je t Höchstabfluggewicht für die kleinere B 737 gegenüber 2,45 € je t Höchstabfluggewicht für die größere A 330.

Zum anderen wird für Flugzeuge über 10t Höchstabfluggewicht ein abrechnungsrelevantes Mindestgewicht von 35t zu Grunde gelegt. Alle Flugzeuge zwischen 10t und 35t werden mit dem Entgelt für 35t belastet.

Hieraus ist ersichtlich, dass die Entgelte der FDG inzwischen eine starke degressive Komponente zugunsten des Einsatzes größerer Flugzeuge aufweisen. Die Umsetzung der Handlungsoption 01n ist insoweit abgeschlossen.

Zu b: Bemühungen der FDG um eine Einbeziehung der Flugzeuggröße als zusätzliches Prioritätskriterium bei der Slotzuteilung durch die IATA sind bisher ohne Erfolg geblieben. Verschiedene von der FDG in Auftrag gegebene Rechtsgutachten bestätigen, dass die Einführung eines neuen isolierten Kriteriums "Flugzeuggröße" in das weltweit etablierte und von der EU adaptierte Slot-Zuteilungsverfahren rechtlich nicht möglich ist. Auch die Einführung als lokale Sonderregelung für Düsseldorf scheitert an rechtlichen Hindernissen.

Die FDG wird sich weiterhin mit Nachdruck für die Einbeziehung der Flugzeuggröße als zusätzliches Prioritätskriterium bei der Slotzuteilung einsetzen.

**Handlungsoption 02n: Bedarfsgerechte Erweiterungen der Kapazität für die Frachtabfertigung einschließlich der zugehörigen Vorfelder auf dem Flughafen Köln/Bonn**

Umsetzung:

- Antrag der Flughafen Köln/Bonn GmbH auf Planfeststellung neuer Vorfelder südlich der Querwindbahn und der dazu notwendigen Verkehrsflächen,
- Durchführung von Planfeststellungsverfahren nach §§ 8 ff LuftVG einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfungen und –falls notwendig- einer FFH – Verträglichkeitsprüfung.

Sachstand:

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH hat bisher keinen entsprechenden Antrag auf Planfeststellung gestellt.

Die Handlungsoption konnte deshalb bisher nicht umgesetzt werden.

### **Handlungsoption 03n: Privatisierung des Landesanteils an der Flughafen Köln/Bonn GmbH**

Umsetzung:

Abstimmung des Privatisierungsvorhabens mit den Gesellschaftern der Flughafen Köln/Bonn GmbH (Bund, Städte Köln und Bonn, Rhein – Sieg – Kreis, Rheinisch – Bergischer Kreis)

Sachstand:

Für eine Privatisierung des Flughafens wären zunächst zwei Hindernisse zu überwinden:

- Die Stadt Köln besteht darauf, dass beim Flughafen die öffentlichen Gesellschafter in der Mehrheit bleiben.
- Das Flughafengrundstück befindet sich im Eigentum des Bundes, der zudem einen Streit wegen der Höhe der Erbbauzinsen gegen den Flughafen gerichtsanhängig gemacht hat.

**Handlungsoption 04n: Verlängerung der Start- und Landebahn auf eine Länge von 3.600 m auf dem Flughafen Münster/Osnabrück**

**Umsetzung:**

- Antrag der Flughafen Münster/Osnabrück GmbH (FMO) auf Planfeststellung der Verlängerung der Start- und Landebahn (vorläufiger Antrag vom 02.10.1994, vollständiger Antrag vom 16.02.1998);
- Abschluss des laufenden Gebietsentwicklungsänderungsverfahrens;
- Abschluss des laufenden Planfeststellungsverfahrens gem. §§ 8 ff LuftVG einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfung und der FFH – Verträglichkeitsprüfung.

**Sachstand:**

Das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein – Westfalen hat den Planfeststellungsbeschluss für die Verlängerung der Start- und Landebahn am 28.12.2004 erlassen.

Die weiteren Schritte zur Umsetzung sind durch die Flughafen Münster/Osnabrück GmbH einzuleiten.

**Handlungsoption 05n: Erhöhung der Passagier-Abfertigungskapazität auf dem Flughafen Münster/Osnabrück**

Umsetzung:

Erweiterung des Passagier-Terminals einschließlich des Vorfeldes in zwei Baustufen auf eine Endkapazität von 5 Mio. Passagieren

**Sachstand**

Das im 1995 in Betrieb genommene Terminal 1 ist 2001 durch die Inbetriebnahme des Terminals 2 erweitert worden.

Damit wurde die Passagier-Abfertigungskapazität auf insgesamt 2,5 – 3 Millionen Fluggäste pro Jahr erweitert. Zurzeit werden auf dem Flughafen Münster/Osnabrück pro Jahr rund 1,5 Millionen Fluggäste abgefertigt, so dass auf absehbare Zeit eine weitere Erweiterung der Terminalkapazität nicht erforderlich ist.

Die Umsetzung der Handlungsoption ist damit zunächst abgeschlossen.

**Handlungsoption 06n: Erweiterung der Vorfeldkapazität auf dem Flughafen Münster/Osnabrück****Umsetzung:**

- Antrag der FMO auf Planfeststellung/Plangenehmigung der neuen Vorfelder,
- Durchführung von Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren nach §§ 8 ff LuftVG einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfungen.

**Sachstand:**

Zur schrittweisen Erweiterung des Vorfeldes läuft zurzeit unter Federführung des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein - Westfalen ein Planfeststellungsverfahren. Zurzeit läuft die Auswertung der eingegangenen Einwendungen. Der Ausgang des Verfahrens ist abzuwarten.

**Handlungsoption 07n: Direkter Autobahnanschluss für den Flughafen  
Münster/Osnabrück**

Umsetzung:

Planerische Sicherung der Zubringertrasse,  
Planerische Sicherung der Anschlussstelle beim sechsspurigen Ausbau dieses Teilstückes der A1.

**Sachstand**

Zurzeit wird für den direkten Anschluss des Flughafens Münster/Osnabrück an die Autobahn A 1 ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist im Jahr 2005 zu rechnen, sodass mit dem Bau des Autobahnanschlusses voraussichtlich 2006 begonnen werden kann.

**Handlungsoption 08n: Fertigstellung des Kabinensystems am Flughafen Düsseldorf****Umsetzung**

Fertigstellung der bereits im Bau befindlichen Kabinenbahn ("people mover") zwischen Check – in – Terminal am Fernbahnhof Düsseldorf – Flughafen und dem Passagier – Terminal bis zum Frühjahr 2002.

**Sachstand**

Die Kabinenbahn ("people mover") zwischen dem Fernbahnhof Düsseldorf-Flughafen und dem Passagier-Terminal wurde 2002 in Betrieb genommen.

Die Umsetzung der Handlungsoption ist damit abgeschlossen.

## **Handlungsoption 09n: Anschluss des Flughafens Köln/Bonn an das S-Bahn-Netz und an den Schienenfernverkehr**

### Umsetzung:

- Fertigstellung des bereits im Bau befindlichen Bahnhofes "Köln/Bonn Flughafen" unterhalb des neuen Passagier – Terminals,
- Fertigstellung der bereits im Bau befindlichen Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Rhein/Main
- Fertigstellung des bereits im Bau befindlichen 15 km langen "Flughafenbogens" für den Schienenverkehr,
- Integration des Flughafens Köln/Bonn in das Regionalverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG,
- Einbeziehung des Flughafens Köln/Bonn in das IC/ICE – Netz der Deutschen Bahn AG,
- Einrichtung eines Frachtschienenanschlusses und Einbeziehung in den schnellen und beschleunigten Frachtschienenverkehr,
- Weiterführung der von Köln über den Flughafenbogen zum Flughafen-Terminal verlaufenden S-Bahn-Linie bis nach Bonn-Oberkassel.

### Sachstand:

Der Anschluss des Flughafens Köln/Bonn an das S-Bahn-Netz und die Einbeziehung in das IC/ICE – Netz der Deutschen Bahn AG wurde mit Inbetriebnahme des Flughafenbahnhofes am 13. Juni 2004 verwirklicht.

Die Schienenanbindung für den Personenverkehr ist Teil des gültigen Ausbauplanes Schiene. Die S 13 hat den Betrieb zwischen Köln Hauptbahnhof und dem Flughafen Köln/Bonn im Sommer 2004 aufgenommen. Der Abschnitt bis nach Troisdorf befindet sich in der Planungsphase. Der Bau des Trassenabschnitts zwischen Troisdorf und Bonn-Beuel ist seit 2000 vertraglich gesichert. Das Planfeststellungsverfahren für die noch zu bauende Schienenstrecke bis Bonn-Oberkassel ist eingeleitet. Die Fertigstellung der Strecke ist für den Zeitrahmen 2009 bis 2011 geplant.

Der Güterschientransport liegt im Zuständigkeitsbereich des Bundesverkehrsministeriums. Der Schienenanschluss von Grundstücken potentieller Verloader wird durch ein Bundesprogramm gefördert, das Zuschüsse für in Abhängigkeit von einer garantierten Lademenge vergibt. Mit der Flughafenschleife und diesem Bundesprogramm besteht erstmalig die Möglichkeit für den Flughafen einen Schienenanschluss für den Frachttransport zu realisieren.

**Handlungsoption 10n: Vorsorge für einen langfristig möglichen Schienenanschluss des Flughafens Münster/Osnabrück****Umsetzung:**

- Gutachtlich gestützte Entwicklung von Alternativen für einen direkten Schienenanschluss,
- Planerische Sicherung der optimalen Trasse für einen möglichen Schienenanschluss.

**Sachstand:**

Hierfür wurde im Jahr 2002 vom Zweckverband Münsterland eine Untersuchung vergeben. Das Ergebnis ist, dass neben hohen Investitionskosten für die Schienenanbindung ( 208 Mio. € ,Tieflage) mit erheblichem jährlichen Zuschussbedarf für den Betrieb der Strecke zu rechnen ist.

Unabhängig davon wurde die Schienenanbindung zum FMO im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung zur Bewertung angemeldet.

Eine Trasse für einen möglichen Schienenanschluss des FMO ist im aktuellen Gebietsentwicklungsplan für die Region nicht enthalten. Ein laufendes GEP - Änderungsverfahren betrifft die südlich des Flughafens liegende Fläche (Airport-Park). Gespräche zur diesem Änderungsverfahren werden in den nächsten Wochen geführt.

**Handlungsoption 11n: Reduzierung der Kurzstreckenflüge**

**Düsseldorf – Amsterdam  
 Düsseldorf – Brüssel  
 Düsseldorf – Frankfurt/Main  
 Köln/Bonn – Frankfurt/Main  
 Köln/Bonn – Stuttgart**

**durch die Fluggesellschaften (EUROWINGS, Sabena, Lufthansa) und damit Verlagerung der Passagierströme auf die Schiene, sobald die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn in das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn integriert ist.**

**Umsetzung:**

Schaffung marktkonformer Anreize zur Benutzung des Schienenfernverkehrs, u.a. durch

- Fertigstellung des Flughafen-Fernbahnhofes Düsseldorf und Köln/Bonn sowie der relevanten Hochgeschwindigkeitsstrecke,
- Betriebsabsprachen zwischen den Fluggesellschaften und den Bahnen über die durchgehende Beförderung des Reisegepäcks,
- Hochfrequente Bedienung der Flughafen-Fernbahnhöfe im IC/ICE – Verkehr,
- Reduzierung des Angebotes der Fluggesellschaften auf den o.g. Kurzstrecken.

**Sachstand:**

Von den in der Handlungsoption genannten Kurzstrecken werden die Strecken Düsseldorf – Brüssel und Köln/Bonn – Stuttgart nicht mehr bedient. Hinsichtlich der Strecken Düsseldorf – Frankfurt/Main und Köln/Bonn – Frankfurt/Main wurde die Deutsche Lufthansa AG um Prüfung gebeten, ob diese Strecken künftig eingestellt werden können. Eine Antwort der Deutschen Lufthansa AG steht noch aus.

Auf der ICE – Strecke Köln – Frankfurt/Main Flughafen besteht inzwischen bei verschiedenen Zugverbindungen die Möglichkeit, das Gepäck für Lufthansa – Flüge ab Frankfurt bereits in Köln Hbf. aufzugeben.

## **Handlungsoption 12n: Intensivierung der Zusammenarbeit der Flughafen-Düsseldorf GmbH und der Flughafen Köln/Bonn GmbH auf vertraglicher Grundlage**

### Umsetzung:

Modifizierung des bestehenden Kooperationsvertrages dahingehend, dass es sich nicht mehr vorrangig um eine Kooperation der Flughafen**gesellschaften** handelt, sondern um eine Kooperation der beiden Flughafen**unternehmen**.

### Sachstand:

Herr Professor Dr.-Ing. Heinrich Beder (Beder – Consult), Frankfurt am Main, hat Ende 2003 im Auftrag des MVEL eine gutachtliche

#### Untersuchung über Möglichkeiten einer stärkeren Kooperation der nordrhein – westfälischen Flughäfen

mit folgendem Ergebnis fertig gestellt:

1. Weder verordnete Kooperationsaufträge an Flughäfen noch ordnungspolitische Eingriffe der Verkehrspolitik in einen liberalisierten Luftverkehrsmarkt sind geeignet, Infrastrukturprobleme des Luftverkehrs zu lösen.
2. Kooperationen sind auch kein Mittel, um damit Verkehrsverteilungen und Verkehrsverlagerungen zu erreichen.
3. Eine grundsätzliche Änderung der Situation wäre nur mit einer völlig anderen Luftverkehrspolitik der Europäischen Union denkbar, die aber dann Elemente der Regulierung und Planwirtschaft enthalten müsste. Diese andere Luftverkehrspolitik ist nicht zu erwarten.
4. Die Flughäfen in NRW werden sich weiterhin in erster Linie nach marktwirtschaftlichen Regeln im Wettbewerb untereinander behaupten und entwickeln müssen.
5. Solange Eigentümer der Flughäfen jeweils konkurrierende und/oder regionale Ziele verfolgen, ist an tiefer greifende Kooperationen, vor allen Dingen an Flughafenbeteiligungen, nicht zu denken.
6. Aus den bisherigen Erfahrungen mit Flughafenkooperationen in der Bundesrepublik Deutschland lässt sich ableiten, dass große Synergieeffekte und Kosteneinsparungen durch Kooperationen auf betrieblich/technischer Ebene infolge der geringen Potenziale nicht zu erwarten sind.
7. Trotzdem sollten die Ansätze verschiedener Flughäfen in NRW, miteinander bestimmte Vorhaben gemeinsam durchzuführen bzw. Probleme zu lösen, wegen ihrer grundsätzlichen Nützlichkeit seitens der Anteilseigner und des Landes unterstützt werden.

8. Es gibt keinen Grund, eventuelle Kooperationsvorhaben an den Landesgrenzen von Nordrhein-Westfalen enden zu lassen.
9. Joint Ventures und Flughafenbeteiligungen haben im Allgemeinen den Vorteil, in Bezug auf Zielorientierung und Durchsetzungsvermögen effizienter geführt zu werden, als lose organisierte Kooperationen.
10. Eventuelle zukünftige Vorhaben sollten von den Beteiligten sowohl hinsichtlich der Bestimmungen des deutschen Kartellrechts als auch bezüglich der wettbewerbsrechtlichen Regelungen des EG-Vertrages vorher geprüft werden. Darüber hinaus sind gegebenenfalls Auswirkungen auf die öffentlich-rechtlichen Flughafengenehmigungen zu prüfen.

Vor dem Hintergrund dieser Ergebnisse wird davon abgesehen, die Handlungsoption weiter zu verfolgen.

### **Handlungsoption 13n: Stärkung der Wettbewerbsposition der internationalen Verkehrsflughäfen des Landes NRW im Marktsegment Interkont-Luftverkehr**

#### Umsetzung:

Akquisition neuer Interkont-Fluglinien durch die Flughafenunternehmen und bei Bedarf Koordinierung der Aquisitionsmaßnahmen auf politischer Ebene unter Leitung des NRW – Verkehrsministers und Beteiligung der Flughafengesellschafter.

#### Sachstand:

Der Interkont-Luftverkehr der NRW - Flughäfen erlitt einen herben Rückschlag durch die Einstellung der drei täglichen Nordatlantik – Verbindungen ab Düsseldorf (Lufthansa: Düsseldorf – New York, Continental Airlines: Düsseldorf – New York, United Airlines: Düsseldorf – Chicago) in Folge des Nachfrageeinbruchs im Nordatlantikverkehr nach dem 11. September 2001.

Inzwischen konnten am Flughafen Düsseldorf bedeutende Interkont-Verbindungen neu aufgelegt werden:

- 2002: Düsseldorf – Dubai (Emirates)
- Düsseldorf – Teheran (Mahan Air)
- Düsseldorf – New York (Deutsche Lufthansa)
- 2003: Düsseldorf – Chicago (Deutsche Lufthansa)
- 2004: Düsseldorf – Peking (LTU)
- Düsseldorf – Shanghai (LTU)
- Düsseldorf – Vancouver (LTU)

Am Flughafen Köln/Bonn wurde 2003 die Interkont-Verbindung

Köln/Bonn – Teheran (Iran Air)

eingerrichtet.

Hinzu kommen auf beiden genannten Flughäfen zahlreiche Charterflugverbindungen (zum Teil saisonweise) zu Überseezielen in Asien, Afrika, Süd-, Mittel – und Nordamerika.

Die Flughafengeschäftsführungen setzen ihre Akquisitionsbemühungen für weitere Interkont-Verbindungen fort.

Auf dem Flughafen Münster/Osnabrück wird durch den Bau der am 28.12.2004 planfestgestellten interkontflugtauglichen Start- und Landebahn ebenfalls die Voraussetzung für Interkont-Luftverkehr geschaffen.

**Handlungsoption 14n: Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Paderborn/Lippstadt auf 2.500 m Gesamtlänge**

Umsetzung:

- Antrag der Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH auf Planfeststellung/Plangenehmigung der Start- und Landebahnverlängerung,
- Durchführung eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gem. §§ 8 ff LuftVG

Sachstand:

Ein Antrag der Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH auf Planfeststellung für die Verlängerung der Start- und Landebahn von 2.180m auf 2.480m wird im laufenden Jahr erwartet.

**Handlungsoption 15n: Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach auf 1.440 m Gesamtlänge durch Umwidmung und Mitbenutzung der jeweils vor Kopf liegenden 125 m langen Stopbahnen**

Umsetzung:

- Anzeige der Flughafen Mönchengladbach GmbH für die geplante Start- und Landebahnverlängerung;
- luftrechtliche Prüfung durch die zuständige Luftfahrtbehörde.

Sachstand:

Die Handlungsoption wird von der Flughafengesellschaft Mönchengladbach mbH nicht verfolgt. Die Flughafengesellschaft Mönchengladbach mbH hat stattdessen bei der Bezirksregierung Düsseldorf die Planfeststellung für eine neue, 2.400 m lange Start- und Landebahn beantragt. In diesem Planfeststellungsverfahren wird zurzeit die mündliche Erörterung der Einwendungen vorbereitet.

Das Ergebnis des Verfahrens bleibt abzuwarten.

**Handlungsoption 16n: Einrichtung einer Kontrollzone und einer Flugverkehrskontrollstelle am Flughafen Siegerland**

Umsetzung:

- Antrag der Flughafen Siegerland GmbH an die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Einrichtung einer Kontrollzone;
- Abstimmung des Vorhabens mit dem Landeplatz Breitscheid und Zustimmung des Landes Hessen;
- Einrichtung einer Kontrollzone durch die DFS und einer Flugverkehrskontrollstelle unter Fachaufsicht der DFS auf Kosten der Flughafen Siegerland GmbH.

Sachstand:

Ein Antrag der Flughafen Siegerland GmbH an die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Errichtung einer Kontrollzone und einer Flugverkehrskontrollstelle unter Fachaufsicht der DFS GmbH wurde bisher nicht gestellt.

**Handlungsoption 17n: Erhaltung des Flughafens Essen/Mülheim (status quo) für den Geschäftsreiseluftverkehr, solange noch Rechtsansprüche der Flughafennutzer bestehen**

**Umsetzung:**

Ordnungsgemäße Instandhaltung aller Flughafenanlagen und –einrichtungen für die Durchführung des Geschäftsreiseluftverkehrs.

**Sachstand:**

Der Aero Club Mülheim an der Ruhr e.V. besteht unverändert auf seinem rechtskräftig festgestelltes Nutzungsrecht aus dem bis 2034 laufenden Erbpachtvertrag. Die vertraglichen Rechte der Firmengruppe Wüllenkemper aus dem Vertrag mit der Stadt Mülheim sind von der Stadt im vergangenen Jahr für weitere zehn Jahre mit neuen Kautelen prolongiert worden. Die zivilrechtlichen Absicherungen der Nutzer haben somit im Kern weiterhin Bestand. Vor diesem Hintergrund ist die Geschäftsführung des Flughafens bestrebt, die Nutzung der vorhandenen, den neuen EU-Vorschriften (JAR-OPS 1) bereits genügenden Flughafenanlage für den Geschäftsreiseluftverkehr besser zu nutzen. Dafür soll die Zulassung von Verkehr mit kleinen Geschäftsreisejets bis 14 t angestrebt werden. Während der Aufsichtsrat nach einer entsprechenden Sachverhaltsrecherche unter Hinzuziehung entsprechender Lärmgutachten für den Vorschlag der Geschäftsführung votiert, hat die Gesellschafterversammlung aus Vertretern des Landes NRW und der Städte Mülheim a. d. Ruhr und Essen diesen Vorschlag bisher nicht unterstützt.

**Handlungsoption 18n: Konversion des Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch zu einem zivilen Regionalflughafen ohne Nachtflug zwischen 00.00 Uhr und 05.00 Uhr**

**Umsetzung:**

- Antrag der Flughafen Niederrhein GmbH auf Genehmigung einer zivilen fliegerischen Nachfolgenutzung (bereits am 02.11.1994 gestellt);
- Entscheidung der Bezirksregierung Düsseldorf im laufenden Genehmigungsverfahren über eine zivile fliegerische Nachfolgenutzung;
- Abschluss einer Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden über die Mitbenutzung des niederländischen Luftraums.

**Sachstand:**

Die Konversionsgenehmigung wurde von der Bezirksregierung Düsseldorf am 20.06.2001 erteilt. Sie ist bisher nicht bestandskräftig, weil noch Klagen anhängig sind. Der zivile Flugbetrieb auf dem Flughafen Niederrhein wurde am 01.05.2003 aufgenommen.

Zur Nutzung des Flughafens ist ein Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden erforderlich. Der Entwurf dieses Staatsvertrages wurde am 29. April 2003 paraphiert. Zurzeit läuft in den Niederlanden das Ratifizierungsverfahren. In Deutschland ist das Verfahren abgeschlossen.

Im Jahre 2004, dem ersten vollen Betriebsjahr des Flughafens Niederrhein, wurden knapp 793.000 Passagiere abgefertigt.

**Handlungsoption 19n: Im Falle der Aufgabe des Militärflugplatzes Gütersloh als NATO – Reserveflugplatz und Räumung des Militärflugplatzes oder der teilweisen Freigabe geeigneter Betriebsflächen Konversion des Militärflugplatzes zu einem zivilen Sonderflughafen für den Geschäftsreisefluchtverkehr**

Umsetzung:

- Antrag der Flughafen Gütersloh GmbH auf Genehmigung einer zivilen Nachfolgenutzung als Sonderflughafen,
- Durchführung eines Genehmigungsverfahrens durch die Bezirksregierung Münster; dabei soll die derzeitige Bewegungszahlbegrenzung unverändert bleiben.

Sachstand:

Das Gelände des britischen Militärflugplatzes Gütersloh wird inzwischen von der British Army genutzt; dadurch ist eine fliegerische Nutzung zurzeit nicht möglich. Es ist gegenwärtig nicht absehbar, ob und ggfls. wann die Nutzung durch die British Army aufgegeben wird.

Die Handlungsoption ist daher zurzeit nicht aktuell.

**Handlungsoption 20n: Erhöhung der Sicherheitsstandards und Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Verkehrslandeplätze**

**Aachen – Merzbrück  
 Arnsberg  
 Bielefeld – Windelsbleiche  
 Bonn – Hangelar  
 Dinslaken – Schwarze Heide  
 Marl – Loemühle  
 Meschede – Schüren  
 Münster – Telgte  
 Porta Westfalica  
 Stadtlohn – Wenningfeld**

**durch Verlängerung ihrer Start- und Landebahnen entsprechend den JAR-OPS 1, soweit dieses flugplatz-technisch möglich und luftrechtlich genehmigungsfähig ist.**

**Ob die vorstehende Einordnung als Schwerpunkt – Verkehrslandeplatz für den Geschäftsreiseluftverkehr beibehalten wird, ist davon abhängig, ob ein entsprechender Ausbau in Zukunft rechtlich möglich ist und realisiert werden soll.**

**Umsetzung:**

- Beschluss des Flugplatzunternehmens zur Verlängerung der Start- und Landebahn;
- Bauanzeige bei der jeweils zuständigen Bezirksregierung;
- Durchführung eines luftrechtlichen Prüfverfahrens (Negativattest, Genehmigungsverfahren, Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren);
- im Einzelfall auch Durchführung von GEP- und/oder LEP-Änderungsverfahren.

**Sachstand:**

Die Halter der fünf Verkehrslandeplätze Arnsberg, Bielefeld – Windelsbleiche, Dinslaken - Schwarze Heide, Porta Westfalica und Stadtlohn - Wenningfeld haben ihre Absicht bekundet, ihre Start- und Landebahn entsprechend der JAR-OPS 1-Erfordernisse zu verlängern. Das luftrechtliche Genehmigungsverfahren für die Verlängerung der Start- und Landebahn auf dem Verkehrslandeplatz Bielefeld – Windelsbleiche steht kurz vor dem Abschluss, das entsprechende Genehmigungsverfahren für den Verkehrslandeplatz Stadtlohn – Vreden soll noch in diesem Jahr abgeschlossen werden.

Die Halter der drei Verkehrslandeplätze Aachen Merzbrück, Meschede – Schüren und Münster - Telgte beabsichtigen keinen Ausbau ihrer Start- und Landebahnen. Die Halter der Verkehrslandeplätze Bonn – Hangelar und Marl - Loemühle haben über eine Verlängerung der Start- und Landebahnen noch nicht entschieden.

## **Handlungsoption 21n: Erhaltung und Verbesserung der Flugsicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt**

### Umsetzung:

- Sicherstellung einer quantitativ ausreichenden und qualitativ geeigneten personellen Ausstattung der Luftaufsichtsstellen auf den Flughäfen, Landeplätzen und Segelfluggeländen;
- ständige Modernisierung der technischen Ausstattung der Luftaufsichtsstellen mit Bodenfunkgeräten, Telefonanlagen, Tonaufzeichnungsgeräten, Wetterbeobachtungsgeräten, Peilern sowie im Einzelfall auch Radardaten-Darstellungsgeräten und Anschluss an das System KISSLS (Kommunikations- und Informationssystem Luft-sicherheit).

### Sachstand:

Mit Ergänzung der Richtlinie über die Einrichtung und Ausstattung von Luftaufsichtsstellen an Flugplätzen in Nordrhein-Westfalen vom 17.07.2003 um Regelungen zur Aus- und Fortbildung von Luftaufsichtspersonen, wurde für NRW eine Grundlage geschaffen, Personen, die im Luftaufsichtsdienst tätig sind oder tätig werden sollen, besser zu qualifizieren. Die erfolgreiche Teilnahme an einem behördlich geleiteten oder anerkannten Ausbildungslehrgang ist Voraussetzung für die Bestellung als Sachbearbeiter oder Beauftragter für Luftaufsicht.

Die Struktur der Luftaufsicht in NRW wird derzeit überprüft und ggf. unter Hinzuziehung von Vertretern der Luftfahrtdezernate der Bezirksregierungen neu konzipiert. Zu Probezwecken ist eine "regionale Luftaufsicht" für die Sommersaison 2004 eingeführt worden. Nach ersten Erkenntnissen ist dieser Probelauf positiv zu bewerten.

Die technische Ausstattung der Luftaufsichtsstellen sowie das länderübergreifende System KISLS (Kommunikations- und Informationssystem Luftsicherheit) des Bundes werden fortlaufend modernisiert.

## **Handlungsoption 22n: Stufenweise Privatisierung der Landes-Flugsicherung**

### **Stufe 1:**

**Parallel zum sukzessiven Abbau der Stellen bei den Landesfluglotsen werden auf den Regionalflugplätzen Dortmund und Paderborn/Lippstadt neben den Angestellten der Bezirksregierung Münster auch Bedienstete der Flugplatzunternehmer als Fluglotsen oder auch von der DFS "ausgeliehene" Fluglotsen tätig. Die Refinanzierung der Flugplatzunternehmer erfolgt durch die Erhebung von An- und Abflugentgelten nach dem "Westerland-Modell".**

### **Stufe 2:**

**Übernahme der Fluglotsen des Landes (Bezirksregierung Münster) und der Flugplatzunternehmer (Flughafen Dortmund GmbH und Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH) durch die DFS; Finanzierung des nunmehr in alleiniger Verantwortung der DFS durchgeführten Flugplatzkontrolldienstes auf den Regionalflugplätzen Dortmund und Paderborn/Lippstadt durch Zuschüsse der Flugplatzunternehmer (refinanziert durch An- und Abfluggebühren nach dem "Westerland-Modell") und des Landes (an Stelle der bisherigen Personalausgaben für die Landesfluglotsen).**

### **Stufe 3:**

**Einbeziehung der Regionalflugplätze Dortmund und Paderborn/Lippstadt in den Geltungsbereich der "FS-An- und Abflugkostenverordnung" vom 28.08.1989 und damit Finanzierung der Flugsicherung durch die direkt von den Fluggesellschaften erhobenen An- und Abfluggebühren. Die Finanzierungsbeiträge der Flugplatzunternehmer und des Landes könnten dann entfallen.**

### **Umsetzung:**

- Einstellung von Fluglotsen durch die Flughafen Dortmund GmbH und die Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH; falls dies mangels geeignetem Personal nicht möglich ist, kann die Stufe 1 übersprungen werden.
- Einführung einer zusätzlichen Komponente "An- und Abflugentgelt" in die genehmigungspflichtigen Regelungen für die Lande- und Abstellentgelte der Flugplätze Dortmund und Paderborn/Lippstadt;
- Anträge des Landes und der Flughafenunternehmer an die DFS auf Übernahme der Fluglotsen;
- Bereitstellung von Haushaltsmitteln für Landeszuschüsse an die DFS für die Durchführung von Flugsicherungsbetriebsdiensten auf den Regionalflugplätzen Dortmund und Paderborn/Lippstadt anstelle der bisherigen Personalausgaben für die Landesfluglotsen;
- Anträge der Flughafen Dortmund GmbH und der Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf Aner-

kennung des Bedarfs für Flugsicherungsbetriebsdienste gemäß § 27d Abs. 1 LuftVG.

#### Sachstand:

Mit dem EG - Verordnungspaket zur Schaffung eines "Einheitlichen Europäischen Luftraums" (Single European Sky – SES) vom 31.03.2004 wird u.a. festgelegt, dass Flugsicherungsorganisationen künftig eine Zertifizierung benötigen. Eine Benennung einzelner Flugsicherungspersonen durch das BMVBW – wie bisher an den Flughäfen Paderborn/Lippstadt und Dortmund praktiziert – wird dann nicht mehr möglich sein. Für zertifizierte Flugsicherungsorganisationen besteht die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen anderen Organisationen, Luftraumnutzern und Flughäfen der Gemeinschaft anzubieten.

In dem Verordnungspaket wird auch die Erhebung von An- und Abfluggebühren geregelt. Die Umsetzung der Regelungen ist derzeit noch in der Diskussion. Auswirkungen auf die Gebührenerhebung der beiden Flughäfen sind nicht auszuschließen. Vor diesem Hintergrund ist die Privatisierung der Landes – Flugsicherung zu betrachten.

#### Flughafen Paderborn/Lippstadt

Die beim Land NRW angestellten Fluglotsen wurden zum 01.01.2002 in ein Beschäftigungsverhältnis des Flughafenunternehmers überführt.

Die Refinanzierung der Flugsicherungsdienste erfolgt teilweise durch Erhebung von An- und Abfluggebühren. Die Restdeckung erfolgt über den Landeshaushalt.

#### Flughafen Dortmund

Hier sind nach wie vor Landesfluglotsen tätig. Eine zeitnahe Übernahme der Flugsicherungsdienste durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ist geplant, insbesondere auch durch das Erfordernis o.g. Zertifizierung.

**Handlungsoption 23n: Analog zur Verkehrslärm-Schutzverordnung für den Schienen- und Straßenverkehr (16. BImSchV) Erlass einer "Fluglärm-Schutzverordnung", in der die Bewertungsmaße und Berechnungsverfahren für den zivilen und den militärischen Fluglärm und – wenn fachwissenschaftlich notwendig – differenziert nach Tag- und Nachtfluglärm definiert und die Immissionsgrenzwerte für deren Zumutbarkeit festgelegt werden.**

Umsetzung:

- gemeinsame Erarbeitung des Entwurfs der Fluglärm-Schutzverordnung durch eine Bund-/Länder-Arbeitsgruppe,
- Erlass der Fluglärm-Schutzverordnung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und mit Zustimmung des Bundesrates.

Sachstand:

Zurzeit wird von den Bundesministerien für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eine Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm erarbeitet, in der die Kriterien enthalten sein werden, die nach der Handlungsoption 23n in einer "Fluglärm-Schutzverordnung" zu regeln sind.

**Handlungsoption 24n:** **Verschärfung der Nachtflugbeschränkungen für den Flughafen Düsseldorf durch ein zusätzliches Nachtflugverbot für alle Kapitel 3 – Flugzeuge, die nicht auf der Bonusliste stehen.**

Umsetzung:

- Beratung in der Kommission nach § 32b LuftVG
- Änderung der Flughafen-Betriebsgenehmigung gem. § 6 Abs 2 Satz 4 LuftVG durch das MVEL

**Handlungsoption 25n:** **Beschränkung des Nachtflugbetriebes für den Flughafen Münster/Osnabrück, ausgenommen Kapitel 3-Flugzeuge, die auf der Bonusliste stehen**

Umsetzung:

- Beratung in der Kommission nach § 32b LuftVG
- Änderung der Flughafen-Betriebsgenehmigung gemäß § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG durch das MVEL

Sachstand:

Die Handlungsoptionen 24n und 25n sind durch die Neuregelungen der Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf und dem Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück vom 10.10.2002 umgesetzt.

**Handlungsoption 26n: Beschränkung des Nachtflugbetriebes für den Flughafen Paderborn/Lippstadt, ausgenommen Kapitel 3-Flugzeuge, die auf der Bonusliste stehen**

Umsetzung:

- Beratung in der Kommission nach § 32 LuftVG
- Änderung der Flughafen-Betriebsgenehmigung gemäß § 6 Abs 2 Satz 4 LuftVG durch die Bezirksregierung Münster

Sachstand:

Die Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH hat sich –gestützt auf einen entsprechenden Beschluss ihres Aufsichtsrates- einer freiwilligen Selbstbeschränkung beim Nachtflugbetrieb unterworfen. Danach findet in der Zeit zwischen 00.00 Uhr und 05.00 Uhr kein planmäßiger Flugbetrieb statt.

**Handlungsoption 27n: Austausch der letzten im Nurfrachtverkehr am Flughafen Köln/Bonn noch eingesetzten lauten Kapitel 3-Flugzeuge gegen Flugzeuge, die auf der Bonus-Liste als weniger lautstark eingestuft sind.**

Umsetzung:

- Fortsetzung der Bemühungen der Genehmigungsbehörde und der Flughafen Köln/Bonn GmbH, das Luftfrachtunternehmen DHL zu einem vorzeitigen Austausch der Flugzeuge zu veranlassen;
- Verstärkung der Differenzierung zwischen Bonus- und Nichtbonusflugzeugen bei den Landeentgelten für Nachtflüge.

Sachstand:

Seit dem 01. November 2002 sind in der Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr) grundsätzlich nur noch Flugbewegungen der umweltfreundlicheren Strahlflugzeuge, die auf der Bonus-Liste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) stehen, sowie von leisen, lärmzertifizierten Propellerflugzeugen zugelassen. Am 31.10.2002 lief die Bestandsschutzregelung für die in Köln/Bonn operierenden Logistikunternehmen aus, die bis zu diesem Zeitpunkt, im Rahmen einer festgeschriebenen monatlichen Höchstzahl von Bewegungen ihre älteren, relativ lauten Luftfahrzeugmuster einsetzen durften. Dies hat ab November 2002 zu einer wesentlichen Entlastung für die Flughafenanwohner geführt hat.

Mit der Neufassung der Entgeltordnung für den Flughafen Köln/Bonn ab 01.07.2004 wurde der Anreiz für einen verstärkten Tagluftverkehr zu Lasten des Nachtluftverkehrs gelegt. Außerdem wurden die Landeentgelte für Nichtbonus – Flugzeuge stärker als die Landeentgelte für Bonus – Flugzeuge angehoben.

Damit ist die Handlungsoption umgesetzt.

**Handlungsoption 28n: Reduzierung der nächtlichen Lärmbelästigung für die Anwohner des Flughafens Köln/Bonn durch passive Schallschutzmaßnahmen**

**Umsetzung:**

Fortsetzung des 1992 von der Flughafen Köln/Bonn GmbH begonnenen freiwilligen Schallschutzprogramms.

**Sachstand:**

Das von der Flughafen Köln/Bonn GmbH zur Ergänzung der Nachtflugbeschränkungen aufgelegte freiwillige Schallschutzprogramm, das den Einbau von Schallschutzfenstern, die Dämmung vorhandener Rollladenkästen und den Einbau von schalldämmten Belüftungsgeräten in Schlafräumen vorsieht, erfasst die erheblich belasteten Wohngebiete in der Nachbarschaft des Flughafens.

Das bauliche Schallschutzprogramm mit einem Mittelvolumen von insgesamt 88 Mio. € wird erfolgreich abgewickelt und weist eine Fläche von über 90 km<sup>2</sup> auf. Bisher wurden bereits über 55 Mio. € von der Flughafengesellschaft für Schallschutzmaßnahmen aufgewendet.

Das Schallschutzprogramm wird fortgesetzt.

**Handlungsoption 29n: Reduzierung der Lärmbelastung der Anliegergemeinden Lohmar und Siegburg durch Vorverlegung des Startpunktes auf der Startbahn 14 L des Flughafens Köln/Bonn**

**Umsetzung:**

- Bauanzeige der Flughafen Köln/Bonn GmbH gemäß § 45 Abs. 2 LuftVZO
- Luftrechtliche Prüfung durch das MVEL, ob hierfür ein Planfeststellungsverfahren gem. § 8 ff LuftVG erforderlich ist; bejahendenfalls Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens auf Antrag der Flughafen Köln/Bonn GmbH mit Umweltverträglichkeitsprüfung und – soweit erforderlich – einer FFH-Verträglichkeitsprüfung
- Bau der Startvorlaufstrecke für die Startbahn 14 L und Vorverlegung des Startpunktes 14 L unter Beibehaltung der Landeschwelle 14 L

**Sachstand:**

Zur Umsetzung dieser Option laufen Untersuchungen bei der mit dieser Planungsmaßnahme befassten Flughafen Köln/ Bonn GmbH (FKB), die noch nicht abgeschlossen sind.

Falls sich die FKB im Ergebnis zur Realisierung dieser Planung entschließt, wäre auf eine entsprechende Bauanzeige hin vom MVEL zu prüfen, in welcher luftrechtlichen Verfahrensform die Baumaßnahme realisiert werden könnte.

Der Landtag hat der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 mit Beschluss vom 16. November 2001 zugestimmt. Er hat die Landesregierung um Prüfung von insgesamt sieben Maßnahmen gebeten. Für fünf Maßnahmen ist die Prüfung mittlerweile abgeschlossen. Die Umsetzung stellt sich im Einzelnen wie folgt dar:

1. Konzeption eines interdisziplinären Forschungsprogramms des Landes hinsichtlich der Wirkung des Fluglärms

Mit Schreiben vom 25. März 2002 hat das damalige MWMEV den Landtag informiert, dass das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) mit seinem Institut für Luft- und Raumfahrtmedizin in Köln seit Mitte 1999 bereits ein entsprechendes Forschungsvorhaben durchführt. Ein vom DLR herausgegebener Zwischenbericht wurde dem Landtag im März 2002 zur Verfügung gestellt. Der Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben wird voraussichtlich im Frühjahr 2005 vorliegen.

2. Mögliche Änderung datenschutzrechtlicher Bestimmungen für eine Flugspurverfolgung per Radar zur Identifikation von Lärmsündern

Nach Prüfung und Gesprächen mit dem Bundesbeauftragten für Datenschutz erledigt. Gegen eine Übermittlung von Daten an die Fluglärmkommission in nicht anonymisierter Form bestehen keine Einwände mehr. Änderung datenschutzrechtlicher Bestimmungen bedarf es nicht.

3. Möglichkeiten einer Begrenzung der Baulandausweisung in Flughafennähe

Gemäß § 28 Abs. 4b des Gesetzes zur Landesentwicklung (Landesentwicklungsprogramm) werden der Raumbedarf der Flugplätze und die bauliche Entwicklung in der Umgebung von Flugplätzen aufeinander abgestimmt. Die in den Gebietsentwicklungsplänen dargestellten Wohnsiedlungsbereiche in der Umgebung der Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn geben den Kommunen für die Lärmschutz-Zonen A (über 75 dB (A) Leq), und B (über 67 dB (A) Leq) grundsätzlich nur den Gestaltungsrahmen, der aufgrund bestehender Baurechte bereits vor Inkrafttreten des Landesentwicklungsprogramms gültig war oder dessen Ausnahmeregelungen entspricht. Die Bauleitplanung hat damit verbindliche Vorgaben, um die Siedlungsentwicklung unter dem Gesichtspunkt einer angemessenen Vorsorge vor zu hoher Fluglärmbelastung der Wohnbevölkerung zu gestalten.

4. Förderung einer stärkeren Kooperation der nordrhein-westfälischen Flughäfen auf betrieblicher und technischer Ebene

Durch ein vom Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung in Auftrag gegebenes Gutachten über "Möglichkeiten einer stärkeren Kooperation der nordrhein-westfälischen Flughäfen auf betrieblicher und technischer Ebene" erledigt. Das Gutachten liegt dem Verkehrsausschuss seit April 2004 vor.

5. Unterstützung von Bestrebungen zur Reduzierung der Überlastungserscheinungen im europäischen Luftraum

Durch Wegfall des "Temporary Reserved Airspace" für militärische Übungsflüge über der Eifel (TRA 204) seit November 2003 erledigt. MVEL hat sich gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung dafür eingesetzt, dass die durch die bundesweite Einführung der neuen Luftraumstruktur EAM 04 (Eurocontrol Airspace Model 04) ermöglichten Kapazitätsgewinne im Luftraum auch für NRW nutzbar gemacht werden konnten.

6. Unterstützung der Forderung einer Erweiterung der ICAO-Liste für den Einsatz lärmärmerer Flugzeuge

Durch Einführung einer neuen Lärmzulassungsklasse nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 4, vom 21. März 2002 erledigt.

Die neue Lärmzulassung nach Kapitel 4 ist für nach dem 1. Januar 2006 neu zugelassene Flugzeuge gültig und legt gegenüber der aktuellen Lärmzulassung nach Kapitel 3 strengere Lärmhöchstwerte fest.

7. Prüfung der Eignung von Steilstartverfahren zur Reduzierung der Lärmintensität an einzelnen oder allen Flughäfen in NRW

Die Genehmigungsbehörde hat mit der Kommission nach § 32b LuftVG für den Flughafen Köln/Bonn Möglichkeiten der Lärmoptimierung mit Hilfe eines Steilstartverfahrens intensiv diskutiert.

Die am Flughafen Köln/Bonn durchgeführten Flüge mit verschiedenen Typen von Luftfahrzeugen und die mit Hilfe von Berechnungen gewonnenen Simulationsergebnisse zum Steilstartverfahren haben gezeigt, dass die Auswirkungen sehr differenziert zu betrachten sind. Ein signifikantes Lärminderungspotenzial konnte bisher nicht festgestellt werden; vielmehr sind höhere Lärmbelastungen und stärkere Betroffenheit im Nahbereich des Flughafens nicht auszuschließen.

Die Fluglärmkommission hat die Genehmigungsbehörde nach umfangreichen Beratungen im Februar 2005 gebeten, eine Untersuchung zum Lärminderungspotenzial von Steilstartverfahren am Flughafen Köln/Bonn in Auftrag zu geben. Die Auftragsvergabe wird kurzfristig erfolgen. Ziel ist, erste Ergebnisse noch in der zweiten Jahreshälfte 2005 zu erhalten.