

# LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

KOORDINATIONSTELLE FÜR MITWIRKUNGSVERFAHREN  
Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen · Tel. 0208 / 880 590 · Fax 0208 / 880 5929  
e-Mail: LB.Naturschutz@t-online.de Internet: <http://www.lb-naturschutz-nrw.de>

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE · RIPSHORSTER STR. 306 · 46117 OBERHAUSEN



An die Bezirksregierung Düsseldorf  
Dez. 61 - Frau Krause, Frau Lahrmann-Zylla  
Postfach 30 08 65

40408 Düsseldorf

Unser Zeichen  
(bitte unbedingt angeben)

**MG/NE 10-11.02 GEP**

Auskunft erteilt:

Herr Hövelmann

Ihr Zeichen  
61.52.01.17

Ihr Schreiben vom  
04.03.2004

Datum  
08.06.2004

## 17. Änderung GEP Düsseldorf, Erweiterung Flugplatz Mönchengladbach

Hier: Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem o.g. Verfahren nehme ich namens und in Vollmacht der in NRW anerkannten Naturschutzverbände BUND, LNU und NABU wie folgt Stellung:

Auf der Grundlage der vorliegenden Unterlagen lehnen die anerkannten Naturschutzverbände die 17. Änderung des GEP-Düsseldorf, Darstellungen zum Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach, wegen des fehlenden Bedarfes und der außerordentlich hohen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ab.

### Begründung:

#### 1. Fehlender Bedarf

Den Antragsunterlagen für die geplante GEP-Änderung und das parallel laufende Planfeststellungsverfahren liegen unzutreffende Bedarfsermittlungen zu Grunde. Die dort als Begründung für den als notwendig erachteten Ausbau genannten Gesichtspunkte beruhen weitestgehend auf Spekulationen, falschen Annahmen und reinen Hoffnungen. Insgesamt stellt sich die Planung als reine Angebotsplanung dar, die mit einer ganzen Vielzahl tatsächlich gegebener Nachteile für Natur, Landschaft, Umwelt und angrenzender Wohnbevölkerung verbunden ist.

Die folgenden Nachweise sind fehlen vollständig oder sind völlig unzulänglich:

- Begründung der Notwendigkeit der Länge S/L-Bahn von 2.320 Meter aus Gründen der Verkehrssicherheit oder zur Abwicklung einer künftigen regionalen oder überregionalen Nachfrage der Bevölkerung oder der Wirtschaft;
- Herleitung eines künftigen Aufkommens am VLP/Flughafen im Segment des Linien- und Touristikverkehrs in Konkurrenz zu anderen Flughäfen oder im Rahmen eines Flughafensystems (NRW-Luftverkehrskonzeption 2010) oder eines Gesamtverkehrssystems
- Herleitung einer stabilen Nachfrage aus dem regionalen Einzugsgebiet von Mönchengladbach und damit eines eigenen Aufkommens unabhängig von bestehenden Flughäfen (regionalwirtschaftliche Untersuchung)

- Aussagen zum derzeitigen und zum künftigen Flughafensystem in der Region und in Europa
- Darlegung der Wirtschaftlichkeit des künftigen VLP/Flughafen.

Die beantragte GEP-Änderung muss deshalb von den Genehmigungsbehörden abgelehnt werden, weil die Voraussetzungen für eine Genehmigung nicht vorliegen und der Antrag öffentlichen Interessen widerspricht (vgl. die Versagung der Genehmigung des Antrages der „Black Forest Airport Lahr GmbH durch das baden-württembergische Umwelt- und Verkehrsministerium von 30. 03.2004, Az 46-3846.01 VFH Lahr).

Statt einer seriösen Begründung einer heute nicht befriedigten und auch zukünftig realistisch zu erwartenden Nachfrage zieht sich die Raumverträglichkeitsstudie auf bloße Phrasen zurück wie der zu erwartenden „bedarfs- und zukunftsorientierten Veränderungen im Gesamtsystem Flughafen“. Weitere Ausführungen zum derzeitigen und künftigen **Flughafensystem** sind aber Fehl-anzeige. Die in der Tat zu erwartenden erheblichen Veränderungen werden nicht angesprochen, weil die drei bereits heute wirksamen Trends (vgl. The Boston Consulting Group: Airports – Dawn of a New Era, April 2004) sich negativ auf eine Erweiterung des VLP MGL auswirken:

- das Flugverkehrswachstum wird geringer als erwartet ausfallen. Die IATA-Prognose sieht ein jährliches Wachstum von 2,2 Prozent p.a. bis 2020 vor, liegt damit deutlich unter den von interessierter Seite (Boeing, Airbus) vorgelegten Prognosen (knapp unter 5%);
- Konzentration des verbleibenden Wachstums auf weniger Flughäfen und damit: Zwang zur Konsolidierung der heutigen Flughafen-Überkapazitäten. Die Abwanderungen von VLM im Februar 2002 und von Air Berlin nach Düsseldorf im Oktober 2003 zeigen, dass dieser Trend in der betroffenen Region bereits wirksam ist;
- Zunehmender Rückzug des Staates aus der Subventionierung der Flughafeninfrastruktur und Zunahme des Zwangs, unternehmerorientierte und kosteneffiziente Flughafeninfrastrukturen aufzubauen, die vor dem Hintergrund heute schon bestehender Überkapazitäten im sich verschärfenden Konkurrenzkampf zwischen Flughäfen überlebensfähig sind.

Dass vor diesem Hintergrund dieser zu erwartenden und auch bereits durch die Wirklichkeit belegten Entwicklung tatsächlich ein Ausbau des VLP MGL, der langfristig auf **Dauersubventionen zum Ausgleich der nicht reduzierbaren Betriebsverluste** von ca. 5 Mio. Euro pro Jahr verlässt (vgl. das Mercer-Gutachten; MMC, zunächst vom Flughafenbetreiber Düsseldorf, langfristig vom Steuerzahler) ist absolut nicht nachvollziehbar.

Die zu Grunde gelegten **Fluggastprognosen** beruhen auf **veralteten Daten** und sind ungeeignet, die künftige Entwicklung vorauszusagen. Grundlage ist eine Befragung der DLR aus dem Jahre 1998. Die neuesten angeführten Aufkommenszahlen entstammen dem Jahre 2000! Die Entwicklung seit dem 11.9.2001 wird nicht thematisiert, auch nicht die Entwicklung der Nachbarflughäfen (starkes Wachstum des Flughafens Niederrhein in Weeze und in Köln/Bonn; rückläufige Entwicklung bzw. stark unterproportionales Wachstum in Düsseldorf). Auch die aktuellen Prognose über die weitere Entwicklung des Luftverkehrs und der Flughäfen werden weder angemessen dargestellt noch diskutiert.

Die **Situation in Düsseldorf** hat sich gravierend geändert und stimmt nicht mehr mit dem zu Grunde gelegten Szenario überein. Es besteht etwa seit zwei Jahren kein Kapazitätsengpass, sondern es gibt erhebliche Schwierigkeiten, die heutigen Slots zu vermarkten und zu nutzen. Außerdem werden z.Z. weitere und erhebliche **Erhöhungen der sog. Koordinationseckwerte** und der **Bewegungszahlen** verhandelt oder geplant. Auch von einem verbindlichen Verzicht Düsseldorf auf einen **Ausbau der Start- und Landebahn**, die Grundlage für eine solche mit der

Düsseldorfer Entwicklung verzahnte Prognose für MGL abgeben könnte, ist keine Rede. Auch die zukünftigen Wachstumserwartungen in Düsseldorf können die völlig überzogenen Aufkommensprognosen auf MGL nicht unterfüttern, denn das Wachstum wird auch zukünftig unterproportional sein. Die **ICE-Anbindung des Flughafen Köln/Bonn** ab 13.6.2004 wird nach Aussage des Flughafens Düsseldorf Fluggäste nach Köln zu den dortigen Low Cost Carriern abziehen (vgl. Düsseldorfer Express v. 29.5.2004).

Das seit Anfang der 90er Jahre versuchte und seither gescheiterte **Konzept eines Entlastungs- oder Satellitenflughafens** für Düsseldorf in Mönchengladbach kann nicht die Grundlage für eine Ausbauplanung in MGL sein. Das Scheitern dieser Entlastungskonzeption wird sogar in der NRW-Luftverkehrskonzeption festgestellt.

Deshalb ist die Erwartung von 1,2 bzw. 2,8 Mio. Fluggästen in MGL in 2015 abhängig von der Entwicklung in Düsseldorf unbegründet und fehlerhaft.

Ein eigenes **regionales Fluggastaufkommen** und eine entsprechende auf MGL gerichtete **regionale Nachfrage der Bevölkerung und der Wirtschaft** wird nicht nachgewiesen. Statt der dafür notwendigen Analyse von Strukturdaten und der Nachweis einer entsprechenden Flugverkehrsaffinität insbesondere des Handels und der Dienstleistungen wird gar nicht versucht. Der Pauschalhinweis mit der Aufzählung von 15 Städten, darunter dem zur Düsseldorfer Region zählenden Neuss kann keinesfalls genügen. Eine **regionalwirtschaftliche Untersuchung** fehlt vollständig.

Mit **Sicherheitsargumenten** kann die Erweiterung des VLP MGL ebenfalls nicht begründet werden. Der Bezug auf europäische Richtlinien (JAR OPS) kann keinesfalls einen Start- und Landebahnaus- bzw. -neubau von 1200 auf 2.340 Meter Länge und 45 Meter Breite begründen. Ebenso wenig ist der nur allgemeine Hinweis auf die Möglichkeit, ohne Lastbeschränkungen mit dem höchsten zulässigen Startgewicht (MTOW) zu starten, ausreichend. Die angeführten Flugzeugmuster A 320 und Boeing 737 brauchen auf den ins Auge gefassten europäischen Strecken nur etwa die Hälfte einer Tankfüllung. Sie müssen also in keinem Fall mit dem höchst zulässigen Gewicht starten.

Vorhandene **Potenziale zur Verlängerung** der Lande- und Startstrecken unter Einbeziehung der beiden **Stoppstrecken** werden rechtsfehlerhaft nicht genutzt und damit umweltschonendere Alternativen außer Acht gelassen. Bei Einbeziehung dieser Stopflächen können die vom Vorhabensträger genannten Flugzeugmuster für den europäischen Regionalverkehr in Mönchengladbach ohne Restriktionen und ohne Beschränkungen starten und landen. Dafür würde maximal eine Länge von 1.800 Metern gebraucht.

Denn der in den Unterlagen ins Feld geführte Ladefaktor von 60% im Linien- und 70% im Touristikverkehr, der erreicht werden mit, kann durch die eigene Prognose nicht belegt werden. Damit ist gemäß der eigenen – sehr optimistischen – Aufkommensprognose eine **Wirtschaftlichkeit** des Flughafens nicht gegeben. Der Raumverträglichkeitsstudie ist Recht zu geben, wenn sie feststellt: : „Der Verkehrslandeplatz kann nur erhalten werden, wenn er wirtschaftlich betrieben werden kann.“ (S. 15).

Auch bereits in der Vergangenheit führte die **unzureichende Nachfrage** und nicht, wie behauptet, die zu geringe Länge der SL-Bahn zur Abwanderung von Luftfahrtunternehmen wie die belgische VLM (Frühjahr 2003) und von Air Berlin im Oktober 2003. Neben einzelnen Linienflügen nach Polen werden fast ausschließlich nur noch Übungs- und Schulungsflüge durchgeführt.

Auch ein erweiterter Flughafen MGL wird defizitär bleiben und **jährliche Betriebsverluste** von rund 5 Mio. Euro verursachen. Diese sollen zukünftig dem **Steuerzahler** aufgebürdet werden. Daran kann kein öffentliches Interesse bestehen. Die „Mercer-Studie“ zeigte, dass selbst bei

Ausschöpfung aller Marktpotenziale wegen der hohen Infrastrukturkosten diese Defizite nicht wesentlich reduziert werden können.

Die **Lage des Flughafens** zu den **Konkurrenzflughäfen** „Niederrhein“ (Weeze-Laarbruch), Eindhoven, Aachen/Maastricht und Lüttich in einem Umkreis von bis zu 80 km führt dazu, dass selbst bei einer sehr optimistischen Entwicklung nur ein Bruchteil der angestrebten Aufkommenszahlen zu erreichen ist. Hinzu kommen zwei weitere Flughäfen mit Düsseldorf, der weniger als 30 km entfernt und mit Köln/Bonn (CGN, ca. 70 km). Letzterer bedient das gleiche Luftverkehrssegment wie der Flughafen Mönchengladbach. Auf Grund der wesentlich besseren Infrastruktur des Flughafens Köln/Bonn (u.a. ICE-Anschluss) ist nicht zu erwarten, dass MGL gegen CGN bestehen kann.

## **2. Unvereinbarkeit mit übergeordneten Vorgaben**

### **2.1 NRW-Luftverkehrskonzeption**

Die NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 sieht für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach lediglich einen Bedarf für eine Verlängerung der Start- und Landebahn auf 1.440 m Gesamtlänge durch Umwidmung und Mitbenutzung der jeweils vor Kopf liegenden 120 m langen Stoppbahnen. Es heißt dann weiter:

Ein weiterer Ausbau der Infrastruktur des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach wird auf Grund 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 flugsicherungstechnisch notwendige Prioritätenregelung zu Gunsten des Flugbetriebes am Verkehrsflughafen Düsseldorf zwangsläufig zu einer Engpasssituation bei IFR-gestützten An- und Abflügen in Mönchengladbach führen, die einem planbaren, pünktlichen Verkehr zuwider liefe.*

Die Aussage der Luftverkehrskonzeption ist zwar selbst wohl kein Ziel der Raumordnung, entfaltet aber als Konkretisierung der Ziele der Raumordnung faktisch Bindungswirkung. Vor allem jedoch beschreibt sie die öffentlichen Interessen, wie sie derzeit vom Land Nordrhein Westfalen gesehen werden. Für ein Verfahren zur Änderung des GEP wie auch für ein luftverkehrsrechtliches Zulassungsverfahren für die Änderung des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach heißt das, dass öffentliche Interessen – jedenfalls auf Landesebene – nicht für das Vorhaben streiten und ihm sogar öffentliche Interessen entgegen stehen, solange nicht nachgewiesen ist, dass die Befürchtungen aus der Luftverkehrskonzeption 2010 des Landes (mögliche Schwierigkeiten bei den An- und Abflugrouten) nicht entgegen stehen.

Tatsache ist, dass nach der soeben zitierten Formulierung der Luftverkehrskonzeption des Landes öffentliche Interessen gegen den Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach solange sprechen, wie nicht ein entsprechender Nachweis erbracht ist, dass eine Kollision mit An- und Abflugrouten des Flughafens Düsseldorf nicht zu befürchten steht. Ein Nachweis, nach dem die in der Luftverkehrskonzeption des Landes als Grund gegen den Ausbau des/die Verkehrsausweitung am Flugplatz Mönchengladbach angeführten Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Flugverkehrs durch die den Gegenstand bzw. Hintergrund der vorliegenden 17. Änderung des GEP und des Planfeststellungsantrages bildenden Maßnahmen nicht berührt sind, ist bisher nicht erbracht. Es stehen daher nach derzeitigem Stand vor allem auch die den Hintergrund der Formulierungen im Luftverkehrskonzept des Landes bildenden Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Luftverkehrs der GEP-Änderung und der Planfeststellung entgegen.

Damit stellt sich zugleich die Frage, ob die der Planfeststellung zu Grunde liegende Änderung des Gebietsentwicklungsplanes abwägungsgerecht überhaupt erfolgen kann. Wenn öffentliche Interessen nicht für den Ausbau sprechen, dürfte eine Änderung des Gebietsentwicklungsplanes nicht zu rechtfertigen sein.

Die raumordnerischen Ziele haben in der Luftverkehrskonzeption 2010 mithin eine unter keinen denkbaren Interpretationsmöglichkeiten mehr mit der geplanten GEP-Änderung in Übereinstimmung zu bringende Konkretisierung erfahren. Sie stehen der GEP-Änderung als – ohne Änderung des LEP - unüberwindbares Hindernis entgegen.

## 2.2 Landesentwicklungsplan (LEP)

Der Landesentwicklungsplan sieht unter den Zielen zum Abschnitt D. I. 3. „Internationale Verkehrsbeziehungen“ zu 3.2 „Ziele“ hinsichtlich des Flugplatzes Mönchengladbach folgende Formulierung vor (Ziff. 2.3.5):

*Die Flugplätze Mönchengladbach und Essen/Mülheim sollen Entlastungsfunktionen für den Verkehrsflughafen Düsseldorf im Bereich des Geschäftsreise- und Regionalluftverkehrs übernehmen.*

Diese Zielbestimmung schließt es ihrem Wortlaut nach zwar nicht aus, dass der Flugplatz Mönchengladbach auch andere Ziele verfolgt. Sie steht aber im Zusammenhang mit weiteren Zielbestimmungen, aus denen sich die Funktionen der Flugplätze im einzelnen ergeben.

Unter D.I.3.2.4 heißt es:

*„Die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsflughafens Köln/Bonn, insbesondere in seiner Funktion als bedeutender deutscher Frachtflughafen, ist zu sichern und zu stärken.“*

Unter D.I.3.2.5 dann:

*„Die benachbarten internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn sollen miteinander kooperieren, um in der europäischen Metropolregion Rhein-Ruhr ein hochwertiges Angebot an nationalen und internationalen Luftverkehrsverbindungen zu gewährleisten*

*Die Flugplätze Mönchengladbach und Essen/Mülheim sollen Entlastungsfunktionen für den Verkehrsflughafen Düsseldorf im Bereich des Geschäftsreise- und Regionalluftverkehrs übernehmen.“*

Aus diesen Zielbestimmungen ergibt sich, dass dem Flugplatz Mönchengladbach bereits im LEP eine Funktion zugewiesen wurde. Die Funktion besteht zunächst in der Beschreibung als Flugplatz mit Entlastungsfunktion für den Verkehrsflughafen Düsseldorf im Bereich des Geschäftsreise- und Regionalluftverkehrs. Der Flugplatz ist mithin weder selbst Verkehrsflughafen, noch soll er die Funktionen eines solchen übernehmen. In Abgrenzung zu den beiden angeführten Verkehrsflughäfen kommt ihm eine Entlastungsfunktion in bestimmten Verkehrssegmenten zu. Das im LEP angeführte hochwertige Angebot nationaler und internationaler Luftverkehrsverbindungen ist den beiden internationalen Verkehrsflughäfen zugewiesen.

Den Funktionsbeschreibungen im LEP – für Mönchengladbach die Beschreibung „Flugplatz“ – kommt auch die Bindungswirkung eines Zieles der Raumordnung bei. Das ergibt sich aus den Festschreibungen des Landesentwicklungsprogramms. Das Gesetz zur Landesentwicklung – Landesentwicklungsprogramm, LEPro – vom 5.10.1989 (GVNW S.485) legt die allgemeinen Ziele der Raumordnung auch für den Sachbereich Luftverkehr fest. Nach § 28 Abs.4 a dienen Verkehrslandeplätze dem Geschäftsreiseverkehr und der allgemeinen Luftfahrt, wobei im Interesse einer Verminderung des Raumbedarfs und der Sicherheit des Luftverkehrs eine räumliche Schwerpunktbildung anzustreben ist. Nach § 28 Abs.4b LEPro sind der Raumbedarf bestehender und geplanter Flugplätze, die sich aus der Sicherheit des Luftverkehrs ergebenden Baubeschränkungen und die bauliche Entwicklung in der Umgebung von Flugplätzen so aufeinander abzustimmen, das sowohl die Sicherheit des Luftverkehrs als auch ein ausreichender Schutz der Bevölkerung gegen die Auswirkungen des Flugbetriebs gewährleistet sind. Aus diesen und den weiteren Zielbestimmungen des LEPro ergibt sich, dass die raumordnerischen Konkretisierungen gerade auch hinsichtlich der darin vorgenommenen Funktionsbestimmung

der Flugplätze Verbindlichkeit beanspruchen. Es handelt sich danach bei den Zielbestimmungen bereits um das Ergebnis eines raumordnerischen Abwägungsprozesses, in den neben den luftverkehrlichen, sonstigen verkehrlichen und anderen Interessen auch die Interessen des Schutzes vor den Auswirkungen des Flugverkehrs auf Natur und Landschaft – insbesondere Emissionen – miteingeflossen sind. Der LEP Schutz vor Fluglärm stellt daher nur eine der relevanten raumordnerischen Festlegungen dar, denen insgesamt eine Funktionsbestimmung eines jeden raumordnerisch für besonders relevant gehaltenen Flugplatzes zu Grunde liegt.

Die raumordnerische Funktionsbestimmung für den Flugplatz Mönchengladbach ist die eines Flugplatzes mit Entlastungsfunktion für den Flughafen Düsseldorf. Sie ist verbindlicher Bestandteil des LEP geworden und steht allenfalls im Wege der Änderung des LEP zur Disposition.

Der Gebietsentwicklungsplan kann die genannten Zielbestimmungen und die in ihnen enthaltenen Grundaussagen nur konkretisieren. Er darf von ihnen nicht abweichen. Er kann den Flugplatz mit Entlastungsfunktion für einen Verkehrsflughafen nicht selbst als Verkehrsflughafen darstellen. Eine Aufstufung zum Verkehrsflughafen widerspricht Zielen der Raumordnung aus dem LEP und ist damit unzulässig. Gleiches gilt für Maßnahmen unterhalb der Aufstufung, die dem Flugplatz faktisch die Funktion eines Verkehrsflughafens verschaffen sollen. Die geplanten Maßnahmen mit dem Neubau einer verlängerten Start- und Landebahn, der Erweiterung von Rollbahnsystem, Vorfeldern und dem Neubau eines Terminals dienen ausweislich des von der Flugplatzgesellschaft schriftlich und in mehreren Terminen (Scoping etc.) vorgestellten Konzepts dem Ausbau zum Verkehrsflughafen und damit der Realisierung eines wegen Verstoßes gegen Ziele der Raumordnung rechtlich unzulässigen Konzepts.

Das der geplanten GEP-Änderung zugrunde liegende Konzept verstößt zudem gegen die als Ziel der Raumordnung festgeschriebene Verkehrsverteilung zwischen den beiden Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn. Es ist geeignet, dieses Konzept durch eine Verkehrsverteilung zwischen Düsseldorf und Mönchengladbach auch über die Entlastung im Bereich des Geschäftsreise- und Regionalflugverkehrs hinaus zu gefährden.

Die Beteiligung der Düsseldorfer Flughafengesellschaft an der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH mag Motivation für den Versuch sein, den Landesentwicklungsplan zu unterlaufen. Sie ist jedoch kein Rechtfertigungsgrund für einen Verstoß gegen Ziele der Raumordnung.

Hinzu kommt, dass die Landesregierung die genannten Ziele der Raumordnung gerade im Hinblick auf den Flugplatz Mönchengladbach in zulässiger und auch raumordnungsrechtlich beachtlicher Weise durch die NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 konkretisiert hat (s.o.)

### **2.3 LEP Schutz vor Fluglärm**

Der LEP „Schutz vor Fluglärm“ (GVNW 1998, 512) setzt dieser LEP Fluglärmschutzzonen um die Flughäfen und die Flugplätze des Landes Nordrhein Westfalen fest. Die dort ausgewiesenen Lärmschutzzonen, die von ihrem Charakter her reine Planungszonen sind, sind in den Gebietsentwicklungsplänen zu konkretisieren. *„Ein Konkretisierungsspielraum in bezug auf die Abgrenzung der Lärmschutzgebiete besteht nicht“*, heißt es in Ziff. 4.3 ausdrücklich. Wenn diese Schutzzonen verändert werden sollen, ist mithin eine Änderung des LEP oder ein sogenanntes „Zielabweichungsverfahren“ erforderlich.

Ein Zielabweichungsverfahren kommt nach § 11 des Raumordnungsgesetzes nur in Betracht, *„wenn die Abweichung unter raumordnerischen Gesichtspunkten vertretbar ist und die Grundzüge der Planung nicht berührt werden.“*

Nachdem oben bereits beschrieben wurde, dass die geplanten Ausbauten gegen die raumordnerische Grundkonzeption des LEP und seine Konkretisierung verstößt und der LEP Schutz vor Fluglärm die Umsetzung des LEP insoweit ist, sind durch die geplante Abweichung jedenfalls

die Grundzüge der Planung hinsichtlich des Flugplatzes Mönchengladbach berührt. Es soll etwas völlig anders realisiert werden, als das bisher landesplanerisch vorgesehene. Das wird auch durch die im LEP Schutz vor Fluglärm zum Ausdruck gebrachte Konkretisierung der im LEP gesetzten Ziele der Raumordnung deutlich. Der LEP Schutz vor Fluglärm setzt diese Ziele in Planungsvorgaben für die kommunalen Planungsträger um, um Konflikte soweit wie möglich zu verhindern. Eine Vergrößerung oder räumliche Änderung von Lärmschutzzonen, wie sie beim Ausbau als Verkehrsflughafen zu erwarten ist, schließt der LEP Schutz vor Fluglärm grundsätzlich aus. So heißt es zu Ziff. 2.4 u.a.:

*„Durch die langfristige Orientierung des LEP Schutz vor Fluglärm ist sichergestellt, dass bei den zivilen Flugplätzen eine Vergrößerung der dargestellten Lärmschutzgebiete nicht zu erwarten ist. Der LEP Schutz vor Fluglärm gibt insofern den Planungsträgern die notwendige Sicherheit für ihre langfristigen siedlungsstrukturellen Planungen.“*

Eine Änderung oder Erweiterung der auszuweisenden Zonen berührt demnach nach der Wertung des LEP Schutz vor Fluglärm diesen stets grundlegend, so dass ein Zielabweichungsverfahren ausscheidet.

### **3. Erforderlichkeit eines förmlichen Raumordnungsverfahrens**

Für das Vorhaben ist ein förmliches Raumordnungsverfahren erforderlich. Die geplante Erweiterung kommt der Neuanlage eines Verkehrsflughafens gleich. Sie ist planfeststellungsbedürftig. Eine planfeststellungsbedürftige Änderung eines Flughafens gehört nach der Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Anwendungsbereich für ein Raumordnungsverfahren nach § 23a Landesplanungsgesetz (§ 1 Nr. 8) zu den Vorhaben, für die ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

Ein Grund, hiervon abzuweichen, ist nicht ersichtlich. Eine Abweichung ist raumordnungsrechtlich zulässig, wenn hinreichend bestimmte Ziele der Raumordnung vorhanden sind, das Vorhaben quasi bereits eine raumordnerische Prüfung und Abstimmung mit anderen raumordnungsrelevanten Vorhaben und Maßnahmen erfahren hat. Die Raumverträglichkeitsprüfung im Sinne des § 15 Abs.1 Satz 2 des Raumordnungsgesetzes muss bereits in einem anderen Verfahren erfolgt sein. D.h. auf eine Raumverträglichkeitsprüfung hätte erst nach erfolgter GEP-Änderung verzichtet werden können, so ist sie zwingend erforderlich.

Da darüber hinaus alle raumordnerischen Grundlagen bisher davon ausgehen, dass ein solcher wie der geplante Ausbau nicht in Betracht kommt, kann von einer bereits erfolgten Raumverträglichkeitsprüfung nicht die Rede sein.

Es ist auch nicht erkennbar, dass und wie das Verfahren zur GEP-Änderung die Raumverträglichkeitsprüfung leisten könnte, zumal die fachliche Grundlage dazu, die Raumverträglichkeitsstudie, unvollständig und mangelhaft ist (s.u.).

### **4. Erforderlichkeit einer strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP)**

Nach der Richtlinie über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (RL 2001/42/EG) des Europäischen Parlamentes und des Rates ist für die Aufstellung und Änderung von Raumordnungsplänen eine Umweltprüfung im Sinne der Richtlinie (Strategische Umweltprüfung, SUP) erforderlich. In NRW stellen GEP-Änderungsverfahren solche Änderungen von Raumordnungsplänen dar.

In dem dabei gemäß den Kriterien des Anhangs I der RL 2001/42/EG zu erstellenden Umweltbericht sind die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Durchführung des Raumordnungsplanes (hier = GEP-Änderungsverfahren) auf die Umwelt hat, sowie anderweitige Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der wesentlichen Zwecke des Raumordnungsplans zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Von einer Erstellung der SUP kann nur abgese-

hen werden, wenn voraussichtlich nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen ist. Das ist im vorliegenden Fall sicher nicht der Fall.

Eine SUP ist im vorliegenden Verfahren nicht durchgeführt worden. Damit liegt ein klarer Verfahrensfehler vor.

## **5. Falsche Beurteilung des Eingriffs in die Schutzgüter – mangelhafte Raumverträglichkeitsstudie**

Da die Raumverträglichkeitsstudie auf den selben Daten beruht und im Zusammenhang mit der UVP erstellt worden ist, gelten die gleichen Mängel, die von den Naturschutzverbänden in ihrer Stellungnahme vom 2.6.2004 zum parallel laufenden Planfeststellungsverfahren für die UVS genannt worden sind, auch in gleichem Umfang für die vorliegende Raumverträglichkeitsstudie.

Die Naturschutzverbände beziehen sich daher an dieser Stelle auf ihre Ausführungen in der Stellungnahme zum parallel laufenden Planfeststellungsverfahren, die sie als Anlage voll umfänglich auch für das vorliegende GEP-Änderungsverfahren geltend machen. Dies gilt insbesondere für die Eingriffe in Natur und Landschaft, das Konzept zur Entwässerung, zu den Aussagen über Luftschadstoffe und zum Fluglärm.

Dies gilt insbesondere auch für die mangelhafte Untersuchung von Alternativen einschließlich der Nullvariante, die nicht nur auf der Ebene der UVP, sondern auch auf Ebene der SUP (s.o.) und der FFH- und Vogelschutzrichtlinie (s.u.) zwingend erforderlich ist.

## **6 Keine Berücksichtigung der erheblichen Auswirkungen von notwendigen unmittelbaren und mittelbaren Folgemaßnahmen**

### **6.1 Verlegung der nördlich gelegenen S-Bahn-Strecke**

Der geplante Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach in der beantragten Form erfordert die Verlegung der nördlich gelegenen S-Bahn-Strecke entlang der verlängerten und nach Norden verlagerten Start-/Landebahn. Dadurch kommt es zwangsläufig zu einer weiteren Inanspruchnahme des BSN und NSG „Neersener Bruch“, durch die die Bahntrasse voraussichtlich verlaufen wird (vgl. auch unten). Diese Bahnverlegung steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der vorliegenden Planung und stellt eine notwendige Folgemaßnahme i.S.d. § 75 Abs. 1 VwVfG dar, und muss daher bei der Beurteilung der Auswirkungen des hier beantragten Vorhabens im Rahmen der Raumverträglichkeitsstudie berücksichtigt werden. Die Antragsunterlagen sind insoweit unvollständig.

### **6.2 Aus- bzw. Neubau von Zubringerstraßen**

Zu den im Zusammenhang mit der beantragten GEP-Änderung stehenden – mittelbaren – Folgewirkungen gehört auch die Schaffung der Infrastruktur für An- und Abfahrt der geplanten 2,8 Mio. Fluggäste pro Jahr. Das Erfordernis des entsprechenden Neu- oder Ausbaus von Straßen entsteht zwangsläufig aus den Antragszielen, auch wenn die einzelnen Straßenbauvorhaben eigenen Planfeststellungs- oder Bauleitplanverfahren unterliegen werden. Der Umfang des Ausbaus der Infrastruktur und die prognostizierte Auswirkungen auf die Schutzgüter hätten im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung abgeprüft werden müssen.

Mönchengladbach mit ca. 263.000 Einwohner ist zu klein für die prognostizierte Entwicklung des Flugplatzes. Das Einzugsgebiet für die Entwicklung des Flughafens wird sich auch nicht nach Osten Richtung Düsseldorf mit der bestehenden bzw. auf 6 Spuren ausgebauten A44 entwickeln, denn dann ginge es ja auf Kosten der in Düsseldorf aufgebauten Kapazitäten; die Auslastung von derzeit 55 % dort würde weiter zurückgehen, was noch mehr Umweltbelastung pro Passagier bedeuten würde.

Als Infrastruktur für Passagiere aus dem Hinterland (Kreis Viersen mit ca. 300.000 Einwohner) oder aus den Niederlanden – auf Kosten des Flughafens Weeze-Laarbruch - wäre eine gut ausgebaute Straße erforderlich, die nur noch zwischen den ca. 3 km auseinander liegenden Orten Viersen-Süchteln und Tönisvorst-Vorst - das heißt durch das Naturschutzgebiet Niersaue - geführt werden kann. Das gleiche gilt für den Rhein-Kreis Neuss mit ca. 445.000 Einwohner.

Wieviel mehr Infrastruktur für einen Flughafen in ländlichen Gebieten gegenüber einem Flughafen in Großstadtnähe zu schaffen ist, zeigt der Vergleich der Bevölkerungsdichten (Einwohner pro Quadratkilometer):

Kreis Kleve: 246

Köln: 2518

Kreis Viersen: 540

Frankfurt: 2621

Rhein-Erft-Kreis: 652

Düsseldorf: 2622

Rhein-Kreis Neuss: 774

Das bedeutet, das in ländlichen Gegenden ca. 5 x längere Anfahrtswege zu einem Flughafen vorhanden sein müssen, als von Großstädten aus. In ländlichen Gebieten, bei denen es sich zudem zum Großteil aus Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiete handelt, muss mehr und aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes höherwertige Fläche versiegelt werden, als in Großstädten mit Flughafenanschluss. Oder anders ausgedrückt: Um eine gleich große Passagierzahl pro Zeiteinheit zu transportieren, muss der Einzugsbereich und das Straßennetz in ländlichen Gebieten ca. 5 mal größer sein als im Großstadtbereich. Das mögliche Gegenargument, dass aus den ländlichen Gebieten nun alle zu den Großstadtflughäfen fahren und teilweise längere Strecken zurücklegen müssen als zu Regionalflyhäfen, zieht nicht. Während die Infrastruktur der bestehenden Großflughäfen schon vorhanden ist, muss diese für Regionalflyhäfen noch geschaffen werden: d.h. eine zusätzliche Versiegelung von Boden ist erforderlich.

Bei einer Nutzung des bestehenden Straßennetz zur Erschließung des Hinterlandes käme es dennoch zu einer weit erhöhten Belastung durch Emissionen wie Straßenlärm, Abgase und Licht.

Der beantragte Ausbau des Flughafens Mönchengladbach zieht also noch weitere, erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft durch den erforderlichen Neu- und Ausbau von Straßen nach sich wie Biotopzerstörung, Versiegelung, Zerschneidung, Immissionen. Diese Auswirkungen stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem beantragten Vorhaben und hätten daher in der Raumverträglichkeitsuntersuchung als Auswirkungen des Vorhabens berücksichtigt werden müssen.

## **7. Verlust des BSN „Neersener Bruch“**

Die beantragte GEP-Änderung beinhaltet die Aufgabe des BSN „Neersener Bruch“. Das rechtskräftige NSG „Neersener Bruch“ – das einzige NSG im Landschaftsplan Nr. 9 des Kreises Viersen – wird bereits durch die Flughafenausbauplanung im südlichen Bereich in einem kleinen Bereich direkt überbaut und liegt großflächig im Bereich erforderlicher Gehölzkappungen (siehe Planfeststellungsunterlagen). Damit kann das NSG bereits auch ohne die noch nicht im Einzelnen bekannte Verlegung der Bahntrasse nicht mehr seine Schutzziel, z.B. Entwicklung einheimischer Feuchtwälder, erfüllen. Daher ist auch vor Machbarkeitsstudie für die Bahntrasse die Aufgabe der BSN-Darstellung konsequente Folge der beantragten GEP-Änderung.

Die Naturschutzverbände lehnen den damit verbundenen Verlust eines ökologisch höchst wertvollen rechtskräftigen Naturschutzgebietes ab. Das Gebiet ist das einzigartig in seinem Wert für den Arten- und Biotopschutz, und lässt sich nicht einfach an anderer Stelle gleichwertig wieder entwickeln. In der Abwägung mit dem äußerst zweifelhaften Bedarf des Vorhabens kann daher nur ein Verzicht auf die beantragte GEP-Änderung das Ergebnis sein.

## 8. Verstöße gegen das europäische Schutzregime „Natura 2000“

Die Planungen werden zwei potenzielle FFH-Gebiete und ein faktisches Vogelschutzgebiet aus der Vorschlagsliste der anerkannten Naturschutzverbände („Schattenliste“) erheblich beeinträchtigen. Da bereits die GEP-Änderung die planerischen Grundlagen für die mögliche erhebliche Beeinträchtigung herstellt, ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung bereits auf der Ebene der GEP-Änderung erforderlich, um regionalplanerische Aspekte abzuschichten.

### 8.1. Beeinträchtigung eines faktischen Vogelschutzgebietes

**Faktische Vogelschutzgebiete** sind ornithologisch bedeutsame Lebensräume, die zwar die Voraussetzungen für den gemeinschaftsrechtlich vorgesehenen Schutzstatus erfüllen, aber dennoch vom Mitgliedstaat pflichtwidrig nicht unter Schutz gestellt und/oder pflichtwidrig nicht gemeldet wurden. Bei dem Gebiet VIE2 „Niersaue“ handelt es sich um einen solchen pflichtwidrig nicht gemeldeten, ornithologisch bedeutsamen Lebensraum. Das Gebiet ist in der Schattenliste der anerkannten Naturschutzverbände enthalten. Das Gebiet wurde bislang auch noch nicht unter Schutz gestellt. Die Bedeutsamkeit beruht auf dem Vorkommen zahlreicher Brutvogelarten in dem von Entwässerungskanälen längs durchzogenen, grünlandgenutzten Niederung der Niers mit Pappelforsten, Bruch- und Auwaldresten und verlandeten Altarmen und des Nierses als seit Jahren eines der wichtigsten Rast- und Wintergebiete für Wasservögel im Kreis Viersen, in kalten Wintern sogar mit Abstand das wichtigste Überwinterungsgebiet kreisweit. Besondere Bedeutung gewinnt das Gebiet nach Auskunft der Biologischen Station Krickenbecker Seen e.V. auch als potenzieller Lebensraum des Wachtelkönigs, einer besonders geschützten Art des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie.

Für dieses Gebiet wird sich mit an Sicherheit angrenzender Wahrscheinlichkeit die Zunahme von Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die zunehmende Gefahr des Vogelschlages erheblich nachteilig auf die Erhaltungsziele des faktischen Vogelschutzgebietes, die dort lebenden sowie durchziehenden Vögel, auswirken. Der Nierssee beispielsweise, Bestandteil des faktischen Vogelschutzgebietes „Niersaue“, wird im begleitenden Planfeststellungsverfahren als in hohem Maße flugsicherheitsrelevant eingestuft.

Faktische Vogelschutzgebiete unterfallen nach der Rechtsprechung des EuGH weiterhin dem Schutzregime des Art. 4 Abs. 4 VRL, Verschlechterungen sind ausnahmslos verboten. Das BVerwG folgt dieser Rechtsprechung (BVerwG, NuR 2000, S. 165). Insoweit steht dem Vorhaben ein striktes Planungshindernis entgegen.

### 8.2 Fehlende FFH-Verträglichkeitsprüfung

Darüber hinaus muss zu Gunsten der **potenziellen FFH-Gebiete** eine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Diese fehlt.

In der Raumverträglichkeitsstudie findet sich lediglich ein informeller Hinweis auf das Vorschlagslisten-Gebiet NEU6 „Trietbach-Aue“ (S. 56). Der Gutachter geht – insoweit richtig – in Bezug auf das Gebiet NEU6 auf die unzureichende Gebietsmeldung der Bundesländer an die EU-Kommission und auf das Erfordernis der Aufnahme potenzieller FFH-Gebiete in die Melde-liste der BRD ein. Das ebenfalls im Auswirkungsbereich gelegene potenzielle FFH-Gebiet VIE2 „Niersaue“ bleibt unerwähnt.

Bei den Gebieten NEU6 „Trietbach-Aue“ und VIE2 „Niersaue“ handelt es sich um potenzielle FFH-Gebiete, denn ihre Aufnahme in ein kohärentes Netz im Zusammenhang mit anderen, bereits unter förmlichen Schutz gestellten Gebieten liegt nahe bzw. drängt sich geradezu auf. So stellen diese beiden Gebiete eine fachlich sinnvolle Verknüpfung zwischen dem offiziellen FFH-Gebiet „Krickenbecker Seen“ sowie den niederländischen Gebieten an der Maas und den FFH-Gebieten des Rheintales her. Beeinträchtigungen potenzieller FFH-Gebiete unterliegen den Schutzanforderungen der Art. 6 Abs. 3 und Abs. 4 FFH-RL (BVerwG, NuR 2000, S. 448).

Dennoch fehlt in den Unterlagen eine **FFH-Verträglichkeitsprüfung**. Nach Art. 6 FFH-Richtlinie gilt das Erfordernis von FFH-VP für „Pläne und Projekte, die ... ein solches Gebiet jedoch einzeln oder im Zusammenhang mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigen könnten.“ Unter „Plänen“ werden im Allgemeinen auch GEP bzw. deren Änderungsverfahren verstanden.

Dabei ist in einem ersten Schritt eine inhaltlich begründete Prüfung notwendig, ob die potenziellen FFH-Gebiete durch das Vorhaben einzeln oder im Zusammenhang mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnten. Für das potenzielle FFH-Gebiet NEU6 „Trietbach-Aue“ ist eine solche Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung als sicher anzunehmen, da das Gebiet im Bereich der aus Gründen der Flugsicherheit erforderlichen Gehölzkappungen liegt (vgl. Planfeststellungsunterlagen). Des Weiteren könnten sich die erhöhten Immissionen nachteilig auf die dort vorhandenen Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse auswirken. Als maßgebliche Bestandteile des Gebietes und somit potenzielle Erhaltungsziele werden die beiden Wald-Lebensraumtypen Eichen-Hainbuchenwald (NATURA 2000-Code 9160) und Erlen-Eschenwald (91E0) in der Vorschlagsliste der Naturschutzverbände genannt. Auch wird der Trietbach selber mit hoher Wahrscheinlichkeit durch die veränderten hydraulischen und hydrochemischen Verhältnisse im Zusammenhang mit der Trietbachverlegung beeinträchtigt werden. Die Raumverträglichkeitsstudie stellt jedoch ohne Begründung die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung des potenziellen FFH-Gebietes NEU6 außer Frage.

Das potenzielle FFH-/VS-Gebiet VIE2 „Niersaue“ liegt zwar um wenige Meter außerhalb des Gehölzkappungs-Bereiches, aber auch hier könnten sich die erhöhten Immissionen nachteilig auf die dort vorhandenen Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse auswirken, vor allem auf die Entwicklung der dort vorhandenen Gewässer.

Da wie oben begründet die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung von Arten und Lebensraumtypen von gemeinschaftlichem Interesse in den angrenzenden potenziellen FFH- und VS-Gebieten nicht auszuschließen ist, ist nach Art. 6 Abs. 3 der FFH-Richtlinie bzw. Art. 9 VS-Richtlinie in einem zweiten Schritt eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für diese Gebiete fest zu legenden Erhaltungszielen erforderlich. Es ist dabei angesichts des Umfangs der Beeinträchtigungen von einer Unverträglichkeit im Hinblick auf die Erhaltungsziele der beiden potentiellen FFH-Gebiete auszugehen.

Eine solche Verträglichkeitsprüfung fehlt, der Antrag auf GEP-Änderung ist somit unvollständig.

Zudem hat die EU-Kommission bei der Bewertung der FFH-Gebietsvorschläge der atlantischen Region für NRW weiteren Forschungsbedarf für die FFH-Anhang II und IV-Art Kamm-Molch (*Triturus cristatus*) fest gestellt. Das heißt, dass hier Kenntnislücken über die Vorkommen dieser Art bestehen und ggf. weitere Gebietsmeldungen erforderlich sind. Im Beeinträchtigungsraum sind Vorkommen vom Kamm-Molch bekannt, z.B. im Schiefbahner Bruch, zudem sind mit dem Nordkanal ein geeignetes Laichgewässer und großflächig geeignete Sommerlebensräume vorhanden (vgl. S. 113 UVS in den Planfeststellungsunterlagen).

Es ist also nicht auszuschließen, dass für den Kamm-Molch noch Nachmeldungen von FFH-Gebieten notwendig werden. Eine detaillierte Untersuchung dieser Art mit Abgrenzung möglicher FFH-Verdachtsflächen und der Einschätzung des Beeinträchtigungsrisikos fehlt jedoch in den Antragsunterlagen.

Da hier keine überwiegenden Allgemeinwohlgründe vorliegen, die für das Vorhaben sprechen (vgl. oben zum Bedarf), fehlen die materiellen Voraussetzungen, um das Vorhaben ausnahmsweise nach Maßgabe des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL zuzulassen. Somit ist das Vorhaben auch insoweit nicht genehmigungsfähig und damit die beantragte GEP-Änderung obsolet.

Sowohl mit Blick auf die potenziellen FFH-Gebiete als auch auf das faktische Vogelschutzgebiet stehen dem Vorhaben damit unüberwindliche Planungshindernisse entgegen.

### **9. Verletzung der Beteiligungsrechte der anerkannten Naturschutzverbände**

Die Übermittlung unvollständiger Unterlagen sowie das Auslassen erforderlicher Verfahrensschritte stellen zugleich eine Verletzung der Beteiligungsrechte der anerkannten Naturschutzverbände nach § 12 LG bzw. § 29 BNatSchG a.F. dar.

Wie bereits dargestellt, fehlen hier Unterlagen zu wesentlichen naturschutzrelevanten Belangen, die für die Prüfung des Ausbaus des Flugplatzes Mönchengladbach in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht erforderlich sind.

So fehlen eine strategische Umweltprüfung und ein Raumordnungsverfahren sowie wesentliche fachliche Grundlagen für die Beurteilung der Erheblichkeit des Eingriffs in Natur und Landschaft. An den beiden unterbliebenen Verfahrensschritten ist die Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände gesetzlich vorgeschrieben.

#### **Fazit:**

Die vorgelegten Antragsunterlagen geben den Umfang des Eingriffs nur unzureichend wieder und sind in weiten Teilen überarbeitungs- und ergänzungsbedürftig. Außerdem fehlen wesentliche Verfahrensschritte wie die Raumverträglichkeitsprüfung und eine Strategische Umweltprüfung.

Der Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach stellt einen enorm hohen Eingriff in Natur und Landschaft dar. Neben einer Neuversiegelung von 45 ha bislang unversiegelter Fläche kommt es weiträumig zu erheblich negativen Auswirkungen in Arten und Biotope sowie für die Erholungsfunktion der Landschaft für das Schutzgut Mensch. So sind beispielsweise das größte Nachtigallenvorkommen, das einzige Naturschutzgebiet im Landschaftsplan Nr. 9 des Kreises Viersen, zahlreiche geschützte Biotope nach § 62 LG NW sowie zahlreiche nach europäischem Artenschutzrecht geschützte Tierarten vom Ausbau direkt oder indirekt betroffen.

Dem gegenüber stehen ein nicht nachvollziehbarer Bedarf, Sicherheitsprobleme und entgegen stehende übergeordnete Vorgaben. Es handelt sich bei dem geplanten Ausbau um eine reine Angebotsplanung, fußend auf unrealistischen Prognosen und Hoffnungen.

In der Abwägung stehen die hochrangigen Belange von Natur, Landschaft und des Schutzgutes Mensch nach Ansicht der Naturschutzverbände weit höher als die kaum gegebenen, nicht nachvollziehbaren wirtschaftlichen Belange des Antragsstellers.

Die beantragte GEP-Änderung kann daher, auch nach einer erforderlichen Ergänzung und Überarbeitung, nur abgelehnt werden.

Abschließend machen sich die anerkannten Naturschutzverbände den Inhalt der von RA Sommer, Berlin, im Auftrag von AirPeace e.V. und zweier betroffener Anwohner erarbeiteten Stellungnahme (behördenbekannt und in der Anlage) in vollem Umfang zu eigen und machen ihn ergänzend zum Gegenstand der vorliegenden Stellungnahme. Ebenso wird die Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände zum parallel verlaufenden Planfeststellungsverfahren vom 2.6. der vorliegenden Stellungnahme beigelegt (liegt der Behörde zum parallel laufenden Planfeststellungsverfahren vor) und vollumfänglich geltend gemacht.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

(Dr. Thomas Hövelmann)

**Anlagen:**

- Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände zum parallel laufenden luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren vom 2.6.2004 (liegt der Bezirksregierung zum luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren bereits vor)
- Stellungnahme RA Sommer, Berlin, im Auftrag von AirPeace e.V. und zweier betroffener Anwohner zum luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren Ausbau Flugplatz Mönchengladbach (liegt der Bezirksregierung als Anlage der Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände vom 2.6.2004 zum parallel laufenden Planfeststellungsverfahren bereits vor)